



**Senator FF unterwegs – warum diese Autos nach 60.000 Kilometern aus dem Militärdienst genommen worden, wird hier deutlich erkennbar...
Foto: Archiv Brixmis**

Unsichtbar unterwegs in der DDR

Dave Richards lüftet den Schleier um den Opel Senator FF, der von der British Mission (Brixmis) in den achtziger Jahren gefahren wurde – hinter der Front des Kalten Krieges.

Wer heute in einem Wald nahe einer verlassenen DDR-Militäreinrichtung steht, empfindet eine Ruhe, die es sonst nirgendwo in Europa gibt. Man kann das erleichterte Seufzen immer noch spüren – die Frontlinie des Kalten Krieges verläuft nicht mehr durch Deutschland. Vor 1989 hätte man stattdessen Sowjetpanzer gehört, Truppen, ganze Manöver, oder, wenn man zehn Minuten später kam, den Duft der oft mit Zweitaktgemisch durchsetzten Auspuffgase der Sowjetfahrzeuge gerochen. Und wenn jemand geduldig war wie Tierfilmer



**Eine Winde wurde manchmal vermisst, sie kam später mit dem Mercedes G
Foto: Archiv Brixmis**

Heinz Sielmann, könnte er sogar das seltenste und geheimnisvollste aller in der DDR fahrenden Automobile entdecken können – kein Kommunistenvehikel, sondern einen Wagen aus dem Westen, lackiert in stumpfem Olivgrün. An Bord drei Männer in grüner Montur, mit Union Jacks an den Schultern. Ihr Wagen schlich eine Hecke entlang, und sie taten alles dafür, nicht gesehen zu werden. Nur die leise Auspuffnote des Sechszylinders verrät ihren Standort, vielleicht. Was war das Ziel der Männer? Warum die Geheimhaltung? Und was verbarg sich unter dem Blech des sorgfältig getarnten Wagens? Stellen Sie sich vor, Sie sollen von einem Münchner Vorort aus nach Bochum fahren, mit einem gesuchten Auto. Ohne von einem Militärangehörigen gesehen zu werden, ohne der Polizei aufzufallen, dem Tankwart, dem ADAC, der Öffentlichkeit insgesamt – eine enorme Aufgabe. Genau das haben die Mitglieder der Brixmis, der in der DDR operierenden British

Mission, getan, als sie die Manöver und Bewegungen der DDR- und Sowjettruppen zwischen 1946 und 1990 beobachtet haben.

Beata Walter, sie lebt heute in Erfurt, erinnert sich an ihre Jugend in der DDR: „Bei den jungen Pionieren wurden wir darin geschult, nach Westbürgern in grünen Autos Ausschau zu halten“, berichtet sie. „Wir konnten sie daran erkennen, dass sie gelbe Nummernschilder mit Flaggen darauf und sehr niedrigen Nummern trugen, niemals Buchstaben.“ Schon als Siebenjährige sollte sie „...zum entdeckten Wagen laufen und eine Zeitung auf die Windschutzscheibe kleben, zur Not mit Spucke.“ Eine Entdeckung und damit ein Scheitern bedeutete für ein Brixmis-Team im günstigsten Fall: keine Daten, keine Fotos, keine Tonbandaufzeichnungen von Panzern, Flugzeugen und Militärangehörigen. Im weniger günstigen Fall hieß es: Ausweisung als PNG, Persona non Grata, durch die Sowjets. Und im

ungünstigsten Fall konnte es den Tod bedeuten, denn die Sowjets hatten nicht immer Bedenken, das Feuer zu eröffnen. US-Amerikanische und französische Dienste hatten Tote zu beklagen, den Briten blieb das erspart. Auch deshalb genoss Brixmis das höchste Ansehen bei den Sowjets – so ging die wahnwitzige Logik des Kalten Krieges.

Die British Exchange Mission wurde 1946 nach der Ratifizierung der Robertson-Malinin-Vereinbarung gegründet und sollte ursprünglich den vier Besatzungsmächten ermöglichen, eine Wiederbewaffnung Deutschlands auszuschließen. Doch als sich die Beziehungen zwischen den Sowjets und den Westmächten abkühlten, verschob sich der Aufgabenbereich: Die British Mission, die United States Military Liaison Mission (USMLM) und die French Military Liaison Mission (FMLM) beobachteten nun die Aktivitäten der Sowjets auf dem Territorium der DDR, das zum Feindesland im Kalten Krieg geworden war.

Jede Tour, so wurden die Einsätze genannt, basierte auf einer klaren Zielsetzung der aufzuklärenden Aktivitäten. Die Westmächte wollten Informationen über Truppenbewegungen und –stärken gewinnen, auf dieses Ziel wurde die Ausrüstung abgestimmt. Die Festlegung der Aufklärungsaufgaben erfolgte in Abteilungen im englischen Blythly wie der berühmten MI6 und der GCHQ, natürlich in Zusammenarbeit mit den anderen Missionen wie der USMLM und der FMLM. Brixmis-Mitglieder wurden im normalen militärischen Dienst rekrutiert, gewöhnlich für zwei Jahre. Wer heute mit Ehemaligen spricht, wird immer dieselbe Antwort bekommen: Es war der Job, mit dem sie die meisten Erinnerungen verbinden und der sie geprägt hat.

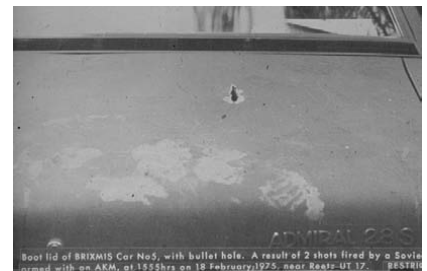
Anfangs wurden Touren in die DDR in ungetarnten Straßenfahrzeugen unternommen, und die Crew trug Uniformen. Als sich die internationalen Beziehungen abkühlten, nahm der Bedarf für Tarnung zu, und Anfang der fünfziger Jahre wurden die engli-



Die NVA schreckte auch vor einem Rammstoß durch einen LKW oder Panzer nicht zurück...
Foto: Archiv Brixmis

schen Humber durch Fahrzeuge von Opel ersetzt. Politisch betrachtet war dies eine gesunde Entscheidung, denn der Berliner Senat bezahlte alle Rechnungen im Zusammenhang mit der Robertson-Malinin-Vereinbarung. Zunächst wurden Opel Kapitän '51 dafür verwendet, „unter dem Radar durchzufahren“. Die entfernte Ähnlichkeit mit den GAZ der Sowjets war von Vorteil, und auch die ersten Moskwitsch waren ja bereits unterwegs. Sie basierten auf dem Opel Kadett, dessen Produktionsanlagen die Sowjets demontiert hatten, und sahen aus der Distanz ebenfalls ähnlich aus.

In den Fünfzigern legten die Sowjets dann Permanently Restricted Areas (PRA) fest, verbotene Zonen, deren Betreten den Missionen der Alliierten kurzerhand untersagt wurde. Diese Zonen wurden so aufgeteilt, dass die Touren besonders geeignete Beobachtungspunkte passieren mussten, deren Besetzung mit zivilen Wartburg und Barkas von der DDR-Staatssicherheit natürlich sichergestellt wurde. Um nun auch nur in die Nähe dieser PRA zu gelangen, führte an geländegängigen Fahrzeugen schließlich kein Weg mehr vorbei. Westdeutsche Hersteller hatten keine PKW mit Allradantrieb anzubieten, und so kamen in den Siebzigern neben dem Range Rover auch auf Vierradantrieb



...und die Sowjets feuerten auch auf die Aufklärer
Foto: Archiv Brixmis



Nicht einmal der Nr. 1 blieben lebensgefährliche Angriffe erspart
Foto: Archiv Brixmis



Die oben montierten Zusatzlampen konnten nachts einen Barkas-Transporter oder, einzeln geschaltet, ein Motorrad nachahmen
Foto: Dave Richards



Pierre Flass unterwegs – nicht in geheimer Mission, sondern in seinem Senator-Nachbau mit der beziehungsreichen Nummer 7 *Foto: Dave Richards*



Außen liegender Tankstutzen

Foto: Dave Richards



Tür auf – die geschlossene Stellung wurde mit einem roten Strich markiert
Foto: Dave Richards

umgebaute Opel Admiral und Diplomat zum Einsatz.

Der in England beliebte Range Rover erwies sich als nur mäßig geeignet für die Aufklärungseinsätze von Brixmis. Ersatzteile waren teuer und brauchten lange, bis sie in Berlin eintrafen. Ein Exemplar wurde mit falsch eingestellten Vergasern ausgeliefert und wurde auf dem Berliner Ring von einem voll beladenen Trabant überholt – der Fahrer des Range Rovers fuhr Vollgas. Im Sommer drang Staub in den Innenraum, im Winter reichte die Heizleistung nicht aus. Eine Differenzialsperre gab es nicht, was die Einsatzmöglichkeiten abseits der Straße stark einschränkte. Vor allem aber waren die Qualitätsmängel während der dunklen Jahre von British Leyland geeignet, die Sicherheit der Besatzungen ernsthaft zu gefährden. Ein Brixmis-Veteran hat es so formuliert: „Der normale Opel Diplomat mit Hinterradantrieb war im Gelände fast genau so gut wie der Rangie, und er fiel nie aus.“

So kam es schließlich dazu, dass Admiral und Diplomat umgebaut wurden und Allradantrieb, Unterfahrschutz, vergrößerte Benzintanks und verstärkte Radaufhängungen erhielten. Ersatzteile waren in Deutschland leicht aufzutreiben und vergleichsweise günstig. Doch die Tage der Modellreihe waren gezählt, Opel ersetzte die großen Limousinen durch ein kleineres Modell. In England erschien der Senator im November 1978.

Als der robuste Diplomat schon einige Zeit nicht mehr erhältlich war, bot Audi die Lieferung von Audi 80 mit Quattro-Antriebstechnik an. Die Komponenten zeigten sich so zerbrechlich, dass alle 1000 Meilen eine Überholung des Fahrwerks fällig wurde, und damit war Opel wieder im Rennen. Ein erster Senator wurde gekauft und für den Umbau auf Allradantrieb zu FF Developments nach Coventry geschickt. Das von Tony Rolt gegründete Unternehmen entwickelte und vermarktete Fahrzeuge mit Allradantrieb nach einem von ihm und Harry Ferguson erfundenen

System, das zum ersten Mal im Jensen FF in Serie gegangen war. Der Senator-Umbau war für Ferguson eine relativ einfache Aufgabe; dort waren bereits Ford Capri und Zephyr Mk IV sowie eine Serie Plymouth-Polizeiwagen für die USA gebaut worden. Weitere Umbauten wie die Montage des vergrößerten Tanks, des Unterfahrschutzes, der geänderten Abschlepphaken und der einzeln schaltbaren Zusatzleuchten erfolgten in der Brixmis-eigenen Werkstatt in Berlin. Die Innenausstattung erhielt Vorhänge und wurde vollständig aller glänzenden Teile beraubt, um Reflexionen zu vermeiden. Schließlich wurde dieser erste Umbau zum Testgelände im Grunewald gebracht und dort auf seine Eignung für den Einsatz geprüft. Schnell zeigten sich erste Probleme: Die Karosserie litt unter erheblichen Verwindungen, vor allem der Heckbereich war den Belastungen nicht gewachsen. Schweißpunkte brachen, der Kofferraum ließ sich entweder gar nicht mehr öffnen oder sprang während der Fahrt auf, wenn der Wagen durch das Gelände bewegt wurde. Prompt bekam der Erstling einen wenig schmeichelhaften Spitznamen: bendy Senator, der biegsame Senator. Diese Probleme erforderten natürlich grundlegende Lösungen. Dave Picton, damals bei Brixmis, erinnert sich: „Wir diskutierten mit Opel über die Stabilität der Karosserie, und als sie sahen, was wir den Autos zugemutet haben, lieferten sie uns Autos mit Verstärkungen, einem richtigen Netzwerk von Verstärkungen der Bodengruppe.“

Nachdem diese Probleme gelöst waren, erwies sich der Senator als zuverlässiges Arbeitsgerät. „Wir dachten nicht groß über die Autos nach, ob sie nun Range Rover waren, Admiral, Diplomat, Senator oder später das Mercedes G-Modell“, sagt Picton, und fährt fort: „Sie waren Werkzeuge für unseren Job. Einfacher Aufbau, zuverlässig, und wenn unterwegs etwas klemmte, bestand eine gute Chance, es in den Griff zu bekommen.“

Eine Panne nahe einer PRA konnte



Das wäre etwas für die Tester der Auto, Motor und Sport gewesen – gleich vier identische Lichtschalter ohne Beschriftung
Foto: Dave Richards



Nein, Dave hat nicht einfach die Kamera schräg gehalten – der Senator FF schafft wirklich extreme Steigungen
Foto: Dave Richards

beängstigend sein, und auch gefährlich. „Wenn das Auto nicht lief oder feststeckte, war das erste Ziel, es auf neutralen Boden zu bringen, um keinen Ärger mit den Sowjets zu bekommen. Gelegentlich wurden deutsche Bauern bezahlt, um uns raus zu ziehen. Ob nun Traktor oder Trabbi machte keinen Unterschied, so lange wir nur an einen neutralen Ort gelangten, ohne gesehen zu werden. Dann konnten wir immer noch anrufen und den Anhänger anfordern. Natürlich wurde das Telefonat in die Potsdamer Zentrale von der Stasi abgehört. So lernten wir, nicht unsere genauen Koordinaten anzugeben –

einmal, damit die Stasi und die Sowjets nicht hinter unsere Pläne kamen, und dann natürlich auch, damit sie nicht vor unseren Leuten da waren, das wollten wir als allerletztes.“

Die Basis des Allrad-Senators war eine genau anhand der Spezifikation der British Army gebaute Version. Die Autos wurden bestellt mit Lenkung, Dreilitermotor, Automatikgetriebe, Servolenkung und dem von Rochester stammenden Vierfachvergaser Quadrajet. Von Rüsselsheim wurden die Autos mit der Bahn nach Berlin geliefert, weiter ging es zum Transporthof des Berliner Olympiastadions. Dort erhielten sie verstärkte



Cpl. McDowell wartet auf einen Zug, aufgenommen 1982
Foto: Archiv Brixmis



Ssgt. Jones und Cpl. Woods haben ihren Senator auf dem Bodenblech abgestellt und warten erstaunlich unbeeindruckt auf Hilfe. Ein weiteres Bild von 1982
Foto: Archiv Brixmis



Senator FF, hier vor dem Ashford Intelligence Center 1983
Foto: Archiv Brixmis

Radaufhängungen, und es wurden mit Sand gefüllte Kisten in den Kofferraum gestellt, um Gewicht und Bodenfreiheit für den nächsten Teil des Umbaus zu simulieren. Anschließend wurden die Wagen quer durch Europa gefahren, auf die Fähre geladen und nach England zu FF Developments in Coventry gebracht. Dabei waren immer je zwei Autos in entgegengesetzte Richtung unterwegs, und das die nächsten Autos anliefernde Team konnte sofort zwei umgebaute Wagen übernehmen, um sie nach Berlin mitzunehmen. Ein ehemaliger Brixmis-Angehöriger erinnert sich, dass die Rückfahrt der beste Part war: „Wir fahren starke Autos durch

Europa, mit Allradantrieb und Militärzulassung. Fast immer war der rechte Fuß ganz unten, und wir erreichten Berlin sehr zügig. Für die schnellste Reise haben wir gerade sieben Stunden gebraucht.“

Das ergibt einen Durchschnitt von gut 175 km/h. Kein Wunder, dass damalige Fahrer heute noch sagen, sie hätten selten so viel Spaß gehabt! In Berlin wurden dann die Umbauten anhand der Brixmis-Spezifikationen abgeschlossen. Neben dem größeren Benzintank umfasste das den Unterfahrschutz, die Abschleppösen, die einzeln schaltbaren Zusatzscheinwerfer sowie die Montage von Pirelli Cinturato M+S-Reifen für die Nutzung im Gelände. Ein zweites Reserverad wurde eingebaut, und Innenausstattungen wanderten hin und her – ein Satz Türverkleidungen und Rücksitze überlebte normalerweise drei Autos. Nur die vorderen Sitze waren jedes Mal „neu, aber mit billig aussehenden Bezügen verkleidet“. Einmal für den Einsatz bereit gemacht, dauerte die Karriere eines solchen Wagens etwa 60.000 Kilometer. Die Autos erreichten ihre Laufleistungen extrem schnell, sie legten an jedem Tag ihres kurzen Arbeitslebens viele Kilometer in der DDR zurück und wurden nach nur zwei Monaten ausgemustert. Fünf bis acht dieser Wagen waren stets verfügbar, und daraus ergibt sich, dass insgesamt zwischen 160 und 200 Opel Senator für Brixmis umgebaut worden sind. Der Schlüssel eines solchen Brixmis-Senators fühlt sich nicht anders an als jeder anderer Schlüssel eines Opels dieser Tage, bereit für die zivilen Herausforderungen der achtziger Jahre. Doch schon hören die Gemeinsamkeiten auf. Selbst für den Umgang mit dem stehenden Wagen gab es Vorschriften, die besagten, dass er niemals offen gelassen und schon gar nicht ohne ein Teammitglied an Bord irgendwo stehen durfte. Man entriegelt also die Tür, steigt ein und schließt sie gleich wieder hinter sich zu. Die geschlossene Stellung wird durch einen eigens angebrachten roten Strich markiert. Niemand kann die Tür von außen öffnen, niemand

kann fragen, was für sensible Dinge wir an Bord haben, unser nur beinahe diplomatischer Status und die Immunität sind gewährleistet.

Die Innenausstattung wirkt auf den ersten Blick etwas abgenutzt. Das mattschwarz lackierte Armaturenbrett, der ebenfalls schwarze Dachhimmel, dazu die dunklen Vorhänge an den hinteren Seitenfenstern – als Umgebung für das Fotografieren sowjetischen Kriegsgerätes war diese Ausstattung perfekt, hier reflektiert wirklich nichts.

Ein Tritt auf das Gaspedal, um die Kaltstartvorrichtung des Quadrajet zu aktivieren, den Wählhebel auf N, eine Schlüsselumdrehung, und der Reihensechszylinder startet mit einem leisen Summen. Ab mit dem Wählhebel in Stellung D, und los geht es. Es fühlt sich vollkommen anders an als irgendein anderes Militärfahrzeug, komfortabel und sehr leicht zu bedienen. Der Senator beschleunigt ruhig und zügig, wenn auch nicht ernsthaft schnell nach heutigen Maßstäben. Die 165 PS haben einiges an Mehrgewicht zu bewegen, und die zusätzliche Kraftübertragung mit den vorderen Antriebswellen schluckt natürlich auch Leistung. Doch es kommt immer noch reichlich Kraft, und da sie auf alle vier Räder übertragen wird, vermittelt der Senator viel Fahrfreude und –sicherheit. Schnelle Kurven durchheilt er präzise. Natürlich übertragen die M+S-Reifen weniger Tempo als das Fahrwerk, doch die Lenkung gefällt mit erstaunlicher Feinfühligkeit. Im Grenzbereich wird der Antrieb in der Lenkung spürbar, aber geht man ein wenig vom Gas, gräbt sich der Senator in den Asphalt, beißt regelrecht hinein, und die 37% Kraft auf den Vorderrädern ziehen einen um jede Kurve. Bei hohen Geschwindigkeiten fühlt sich das Auto immer noch gutmütig an, mit viel Traktion und zuverlässigen Reaktionen. Von der Höchstgeschwindigkeit hält man sich besser fern, denn der Senator läuft schneller als er es mit den M+S-Reifen darf.

Um zu erkennen, was dieses Auto wirklich kann, verlassen wir die

Straße, suchen uns einen gepflügten Acker und dann einen schlammigen Feldweg, der aussieht wie die "Blue Tac Route" der Sowjets im Forst bei Eberswalde. Auf losem Untergrund gleiten die Räder hierhin und dorthin, immer auf der Suche nach Grip. Der beständige Kampf in der Kraftübertragung wird spürbar, doch das FF-Allradsystem lässt die Räder kaum jemals durchdrehen. Picton erinnert sich: "Ja, man konnte in Schwierigkeiten geraten, wenn man unvorsichtig war, aber jedes Auto lässt sich festfahren, wenn es gefühllos gefahren wird. Niemand wollte die Winde benutzen, wenn es nicht absolut notwendig war."

Nach einigen Kilometern mit Schlamm unter den Rädern werden die Gutmütigkeit und die Verlässlichkeit des Wagens deutlich. Er ist nicht der schnellste Senator, nicht der leichteste und nicht der luxuriöseste – doch was er am besten kann, ist eben das, wofür er gedacht war: Hinausfahren in feindliches Land, unter einem veralteten diplomatischen Abkommen, um die sowjetische und die DDR-Armee zu beobachten, plus See- und Luftstreitkräfte. Es gibt nicht viele Militärfahrzeuge, die so komfortabel und schnell sind. Und der Senator kann lange Strecken mit annehmbarem Verbrauch zurücklegen. Zwar kostet eine Tankfüllung 250 €, aber sie reicht dann auch für gut 1100 Kilometer.

Viele der von Brixmis beobachteten Militäranlagen sind heute verlassen oder in Wohnanlagen umgebaut worden. Die hart rangenommenen Brixmis-Senatoren wurden ihrer Umbauten entledigt und dann über den Berliner Senat an die Bundeswehr gegeben, wo sie als Dienstwagen weiterliefen. Heute sind sie äußerst selten und fast völlig in Vergessenheit geraten. Nicht einmal Ernst-Peter Berresheim von Opel Classic wusste bis zur Recherche dieser Geschichte von der Existenz eines allradgetriebenen Senators im Dienst der British Army. Wie in seiner aktiven Zeit, so fährt der Senator noch heute „unterm Radar“ hindurch, kaum jemand weiß etwas

über ihn. Der brisante politische Hintergrund und der außergewöhnliche Einsatz hinter dem Eisernen Vorhang machen die ungewöhnliche Luxuslimousine zum unbesungenen Helden der heißen Phase des Kalten Krieges.

*Text: Dave Richards, Übersetzung: Stefan Heins *1662*

Fotos: Dave Richards, Brixmis Association

Herzlichen Dank an Pierre Flauss, Dave Picton und Major Geoffrey Greaves, Brixmis Association: www.brixmis.co.uk

Der Autor

Dave Richards arbeitet als Journalist in England, sein Spezialgebiet sind klassische Automobile. Seine Verbundenheit zu Opel/ GM reicht zurück in die achtziger Jahre, als er den VX4/90 Drivers Club gegründet hat, der sich um den Victor der Serien FD und FE kümmert, außerdem (natürlich!) den VX4/90 und die Ventora-Modelle. Er war als Medienpartner für Opel tätig und fuhr 2006 den orangefarbenen Werks-GT bei den 2000 Kilometern durch Deutschland.

Die Recherche zu dieser Geschichte hat ihn mehr als zwei Jahre gekostet.



Dave Richards scheut nicht einmal vor Testfahrten mit Dieselaautos zurück – hier am Steuer des GT-Rekordwagens. Ein Bild von seinem Vauxhall FD Ventora gibt es auf Seite 7.

Technische Daten Opel Senator FF

Motor: Wassergekühlter Reihensechszylinder, 2968 ccm, Verdichtung 9.4:1, Vierfach-Fallstromvergaser Rochester Quadrajct, kontaktlose Zündung

Leistung: 165 PS bei 5800/min
Kraftübertragung: GM "Strasbourg" Dreigangautomatik, zusätzlicher Antrieb auf die Vorderräder auf Ferguson Formula Zentraldifferenzial hinter dem Automatikgetriebe, Kraftverteilung 37% vorn, 63% hinten

Radaufhängungen: Serie, teilweise verstärkt, u.a. Schräglenker

Karosserie: selbsttragend, verstärkt

Tank: Spezialanfertigung, Fassungsvermögen 180 Liter, Stutzen rechts außen

Räder und Reifen: Stahlräder 6J x 14 mit 195/70-14 Pirelli Cinturato M+S

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 10 Sek.

Tödlicher Ernst

Nicht alle Aufklärungseinsätze endeten glücklich. Am 22. März 1984 wurde ein Mercedes der französischen Mission von einem Ural-LKW der NVA gerammt. Oberfeldwebel Philippe Mariotti kam dabei ums Leben. Anlässlich seines zwanzigsten Todestages wurde nahe Halle an der Saale ein Gedenkstein für ihn aufgestellt.



Der vollkommen zerstörte W123 an der Unfallstelle



Philippe Mariotti, rechts im Bild, wenige Stunden vor seinem gewaltsamen Tod

Ahnengalerie

Der erste Opel im Einsatz der Brixmis war der Kapitän '51, erstmals eingesetzt wahrscheinlich 1954. Belegt ist auch der Kapitän P, hier zu



Für uns ein Symbol des Wirtschaftswunders, für die Offiziere ein Arbeitstier, von dessen Zuverlässigkeit das Leben abhängen konnte – schon der Kapitän '59 musste auch übelste Strecken unbeschadet überstehen können



George Flint mit einem Kapitän '52 in Berlin 1952



Hier offenbart sich, warum der Admiral A ein Schiebedach hatte – Ray Wilcott hätte zur Not dadurch aussteigen können. Aufgenommen 1964



*Etwas kompakter als der Vorgänger mochte der Admiral B sein, die Motorhaube bot aber immer noch Platz genug für ein Picknick. Im Bild Lionel Harrod und Colin Johnson 1974
Foto: Barrie Darlington*



*Chefwagen – Kapitän '58 vor dem Potsdamer Brixmis-Hautquartier im Frühjahr 1959
Foto: Alan Short*



*Der erste weiße Admiral B bei der Brixmis, aufgenommen ca. 1973
Foto: Danny Daniels*

sehen in ziviler Ausstattung. Dann wurde der Einsatz härter, wie die folgenden Bilder zeigen. Nicht herausfinden ließ sich bislang die Zahl der bei Ferguson umgebauten Admiral und Diplomat B. Da auch unmodifizierte Fahrzeuge eingesetzt wurden, lässt sich auch

nicht sagen, ob es sich bei den abgebildeten KAD um serienmäßige Autos oder umgebaute Exemplare handelt. Weiter konnten wir kein Bild auftreiben, das einen solchen Allrad-Admiral oder –Diplomat von unten zeigt. Wenn ein Mitglied Hinweise zum Verbleib eines dieser Fahrzeuge hat: Auch Dave Richards, Major Greaves und Ernst-Peter Berresheim

warten gespannt auf weitere Informationen!

Ergänzungen

Die Umbauten am Senator FF umfassten weitere Punkte, einiges stellte sich erst heraus, nachdem die Story von Dave Richards fertig war. Für die Fahraufnahmen wurde ein von Pierre Flauss umgebauter Senator verwendet, bei dem es sich nicht um ein Original aus dem Brixmis-Dienst handelt.

Im Text ist vom Unterfahrschutz die Rede, tatsächlich hatten die Fahrzeuge einen gepanzerten Motorraum. Der Grund: Offiziell trugen die Angehörigen der Mission keine Waffen, ein Beschuss der nicht gepanzerten Fahrgastzelle wäre damit

**Gesamtansicht**

einer Kriegserklärung gleichgekommen. (Vorgekommen sind solche Angriffe dennoch.) Ein gezielter Schuss auf den Motor mit dem Ziel, den Wagen zu stoppen, hätte sich aber als Versehen deklarieren lassen, und deshalb bekamen die Einsatzwagen einen geschützten Motorraum. Weiter wurde die Elektrik überarbeitet, um die zusätzliche Montage von Infrarotlampen vornehmen und Lichtprofile von Fahrzeugen der NVA nachahmen zu können. Die Lenkung erhielt eine direktere Übersetzung, und es wurden geänderte Motoraufhängungen verbaut, die ein leichtes Versetzen der Antriebseinheit ermöglichten. Außerdem fand ein bei FF seit den Sechzigern eingesetztes mechanisches ABS Verwendung. Vermutlich erfolgten die Modifikationen der Bodengruppe in der Rüsselsheimer Motorsportabteilung. Unterlagen darüber sind nicht mehr zu finden.

Neben dem Umbau von Pierre Flauss existieren heute noch ein Original im National Army Museum, London, und das Auto von Jan Vetter. Warum es nicht an die Bundeswehr ging, bei der die vom Brixmis-Einsatz schon früh verschlissenen Autos relativ schnell aufgebraucht waren und in den Schrottpresse gingen, sondern an einen Privatmann verkauft wurde, ließ sich nicht herausfinden.

Der letzte Überlebende in Privathand?

Das Auto wurde von 1986 bis 1993 von den Alliierten für die "offene Spionage" in der damaligen DDR eingesetzt. Um im dortigen "Feindesgebiet" Vorteile gegenüber den Fahrzeugen der NVA und der Roten Armee zu haben, wurde der Senator gründlich überarbeitet. So bekam er nebst Allradantrieb ein höher gelegtes Fahrwerk mit stabilem Unterschutz vorn und hinten, neu konstruierter Vorderachse sowie verstärkten Querlenkern hinten. Vorn und hinten kamen extra verstärkte Ramm-Stoßstangen zum Einsatz, vorn mit einzeln zuschaltbaren Zusatzscheinwerfern, die bei Bedarf ein Motorrad simulieren konnten. Den Kofferraum füllte ein 180 Liter fassender Zusatztank, um die Reichweite erheblich zu vergrößern. Der Senator erhielt weiterhin ein eigens für den Allradantrieb entwickeltes mechanisches ABS. Die hinteren Seitenscheiben konnten mit speziellen Jalousien abgedunkelt werden, damit niemand sehen konnte, wer im Fond Platz genommen hatte. Für die Sicherheit der Insassen war das Auto mit Panzerglas bestückt.

1993 wurde das Fahrzeug ausgemustert und für rund 13.000 DM für den zivilen Verkehr zurückgebaut. Hier-

**Heckansicht, das Emblem "4x4" stammt vom Vectra A****Mechanisches ABS****Unterdruckspeicher für ABS****Vordere Kardanwelle und vorderes Differential****Automatikgetriebe mit Verteilergetriebe**



Linkes vorderes Radhaus mit Antriebswelle



Verstärkte Querlenker hinten

bei entfielen der Zusatztank im Kofferraum, die Ramm-Stoßstangen mit den Zusatzscheinwerfern, die Panzerverglasung und der vordere Unterfahrschutz. Ferner wurde der Senator von außen neu lackiert; vorher war er oliv. Bis 1999 lief der Wagen im Kreis Recklinghausen, danach Stilllegung bis 2004. Seitdem ist er in meinem Besitz.

*Jan Vetter (*2000)*

Noch mehr Senatoren mit Allradantrieb

Ferguson hat auch einige Senator und Monza für private Kunden umgebaut, außerdem einige Vauxhall Royale. Erich Bitter ließ dort den SC umbauen, dazu vier Senator und einen Monza, alle mit Automatikgetriebe.

Ferguson – Pionier des Allradantriebs

1953 siegte Tony Rolt gemeinsam mit Duncan Hamilton bei den 24 Stunden von Le Mans und wurde dadurch berühmt. Harry Ferguson hatte in den Dreißigern die Dreipunkthydraulik erfunden und gewann nach dem Zweiten Weltkrieg einen Prozess um Patente gegen Ford.



Vorderachskörper mit Differenzial und Antriebswellen vorn

Dadurch wurde er reich. Nach der Übernahme des Motorenherstellers Perkins und der Fusion zu Massey-Ferguson verließ er das Unternehmen und gründete Ferguson Research, um gemeinsam mit Tony Rolt Rennwagen zu bauen und deren Erfolge dafür zu nutzen, Entwürfe für Fahrzeuge mit Allradantrieb an Großserienhersteller zu verkaufen.

Rolt hatte schon zuvor einige skurrile Prototypen gefertigt, die neben dem Allradantrieb sogar eine Allradlenkung hatten. Was beim Fahren Vorteile bot, erwies sich beim Bremsen als heikel, wie er später gestand: Bei Vorführungen stieg er immer nur in Geradeausstellung auf die Bremse. Geradeaus wäre es auch in jedem anderen Fall gegangen. Unausgegrenzt mochte die Umsetzung sein – die Ideen waren dennoch gut, erkannte Harry Ferguson, und gemeinsam machten sie sich an die Weiterentwicklung.

1961 stand der Ferguson P99 erstmals beim Formel 1-Rennen in Aintree am Start, Jack Fairman und Stirling Moss waren die Fahrer. Gewonnen hat der Allradrennwagen letztlich nur ein nicht zur Serie gehörendes Rennen; er war kompliziert und anfällig. Auch BRM, Matra, McLaren und Lotus experimentierten seinerzeit mit dem Ferguson-Allradantrieb, ebenfalls ohne durchschlagenden Erfolg.

1966 konnte Tony Rolt endlich seine Arbeit in einem Serienauto verwirk-

licht sehen, wenn es auch eins war, das in einer sehr kleinen Serie hergestellt wurde: Der Jensen FF hatte den Ferguson-Allradantrieb und auch ein mechanisches ABS. Beide Systeme sind direkte Vorläufer der im Brixmis-Senator verwendeten Technik. Danach schien der Durchbruch der kleinen Firma bevorzustehen, die Rolt inzwischen allein leitete; Harry Ferguson war im Oktober 1960 gestorben. Ford orderte eine Kleinserie des Zephyr Mk. IV für die englische Polizei und setzte zwei Dreiliter-Capri im jungen Rallycross-Sport ein. Nach dem Beheben der Kinderkrankheiten waren die gut 250 PS starken Capris so überlegen, dass sie 1973 per Änderung des Reglements aus dem Sport verbannt wurden. Doch auch diese beeindruckende Dominanz sollte es Ferguson nicht ermöglichen, in der Großserie Fuß zu fassen. Wahrscheinlich war der Senator FF nach dem Jensen der größte Auftrag der kleinen Firma, der es vor allem zu schaffen machte, dass die öffentliche Hand den von British Leyland gebauten Range Rover bevorzugte. Eine späte Genugtuung mag es für Rolt bedeutet haben, dass der Audi Quattro mit dem von Ferguson erfundenen Torsendifferenzial schließlich die Rallye-WM gewinnen sollte. 1994 verkaufte er das 1971 von ihm gegründete Nachfolgeunternehmen FF Developments.

*Stefan Heins *1962*