Vorstellung Ford Mustang Bullitt: Ein Fastback für Steve McQueen

Von Dennis Gauert

Im Rückspiegel taucht der Grill des 68er Mustang Fastback auf. Es ist Frank Bullitt. Ein Cop, der vom Gejagten zum Jäger wird. Einen Moment abwartende Stille im Dodge Charger der ursprünglichen Verfolger. Und dann – Feuer aus zwei Achtzylindern und die wohl legendärste Verfolgungs-Orgie der Filmgeschichte füllt sieben Minuten Erinnerung im Leben eines Autofans. Ein Moment, der Steve McQueens Antlitz auf gleicher Höhe mit „Le Mans“ ins Gedächtnis des Publikums brennt. Zum 50. Jahrestag des Films „Bullitt“ ist der gleichnamige Ford Mustang eine reizvolle Jubiläumsedition – und das Beste ist noch gar nicht gesagt: Beim exklusiven 5.0-Liter-V8 mit 465 PS herrscht Handschalter-Zwang.

„Neuer Look, alte Gene“, so die Marketingkampagne zum Ford Mustang Bullitt. Das Konzept ist also leicht erklärt: Es geht um Authentizität. Wie der 1968er Ford Mustang Fastback, den Steve McQueen im Kultfilm „Bullitt“ fährt, ist die Neuinterpretation ebenfalls ein Fastback und ebenfalls in „Dark Highland Green“ lackiert. Der Frage eines Journalisten, ob ein Cabrio komme, entgegnet der frisch gebackene Ford-Verkaufsdirektor This Wölpern in Schneverdingen mit eben dieser Authentizität. Alle Mustang-Embleme wurden durch Bullitt-Embleme ersetzt, auf Chromapplikationen verzichtet Ford, bis auf die filigrane Umrahmung von Fronstscheibe und Kühlergrill. An den Achsen sind 19-Zoll-Leichtmetallfelgen im klassischen Look montiert, die die Erinnerung an das historische Filmfahrzeug herzustellen wissen.

Der Mustang Bullitt wirkt gegen die Bumblebees und Dukes of Hazard der amerikanischen Mitbewerber gereift. Gerade der Verzicht auf Blitzendes und Knalliges hebt die maskuline Form des Mustang mit seinen scharfkantigen Diffuserelementen hervor, ohne sie zu einem Plakat zu machen. So wird das Muscle Car zu einem eleganten Sonderling. Denn Dunkelgrün-Metallic, das fährt 50 Jahre später kaum jemand mehr. Wohl deshalb hat Ford, etwas mutlos, „Iridium Schwarz Mica“ als Alternativfarbe im Angebot. Im Revier des San Francisco Police Department wäre das als sittenwidrig aufgenommen worden.

Wer den Mustang kennt, weiß, dass ihm die Gene eines Muscle Cars nie ganz verloren gegangen sind. Aber das Format und die Fahreigenschaften sind über die Jahre stark gewachsen. Der '68er Mustang Fastback in „Bullitt“ wirkt neben dem Dodge Charger R/T noch wie ein Spielzeugauto. Für den Film musste Ford außerdem die Leistung des Mustang stark anheben, da er ansonsten unmöglich mit einem Charger hätte mithalten können. Heute ist das anders. Der Ford Mustang Bullitt entwickelt 460 PS aus einem 5.0-Liter-V8-Motor. Die zehn Pferdchen, die er gegenüber der Serienversion zusätzlich im Paket hat, kann man als Ersatz für die fehlenden Mustang-Embleme ansehen. Herausfühlen wird sie wohl niemand. Dafür ist das Gefühl beim Beschleunigen ohnehin zu mächtig.

Unter Pauken und Trompeten giert der V8-Motor nach Drehzahlen und liefert in jeder Fahrsituation Vortrieb. Ab 4600 Umdrehungen in der Minute (U/min) steht das maximale Drehmoment von 529 Newtonmetern bereit und steigert den Puls erneut. Bei 7000 U/min schließt der Drehzahlbegrenzer dann die Akte Vortrieb. Gefühlt könnte der Quadrathuber aber noch ewig weiter hochdrehen. Mit 4,6 Sekunden für den Sprint von null auf Tempo 100 Kilometer pro Stunde ist der Bullitt mit dem Serienmodell gleichauf, kann aber bis 263 km/h, also 13 km/h schneller gefahren werden. Technisch betrachtet gibt es für die

Sonderedition also ein Kaufargument.

Emotional gibt es dazu einige. Spätestens wenn man den Motor startet und den Schalthebel berührt, werden Erinnerungen wach. Das Sechsgang-Getriebe wird mittels einer weißen Billiardkugel dirigiert, ein Automatik-Getriebe bietet Ford im Mustang Bullitt gar nicht an. Die Kunststofflandschaft ist spielerisch-sportlich geformt, die grünen Beleuchtungselemente und Instrumente eröffnen für Autofans einen modernen Spielplatz. Die Materialanmutung, die sich dahinter verbirgt, wirkt dem schimmernden Außenkleid leider nicht angemessen. Auch die bequem und fest umschließenden Recaro-Sportsitze hat man in anderen Fahrzeugen schon schöner verarbeitet gesehen. Wohlfühlen kann man sich im Mustang aber allein durch die puristisch-spannende Atmosphäre.

Serienmäßig hat die Sonderedition ein Elektronik-Paket mit Navigationssystem und dem aus den europäischen Fords bekannten Totwinkelwarner mit Querverkehrsassistent an Bord. Audio- und Navigationssysteme hat man woanders schon mit schöneren Displays gesehen, das Ford Sync 3 hingegen arbeitet sehr gut. Das erweiterte Bang-&-Oluffsen-Soundsystem bringt dazu revolutionäre Klänge der 68er in die Fahrgastzelle. Dabei kann sie trotzdem keine Konkurrenz zu dem donnernden Klang der sensationellen Klappenauspuffanlage bieten. Sie lässt sich in vier Stufen regeln, sodass von Undercovercop bis Rambo verschiedene akustische Außenwirkungen für den Einsatz wählbar sind. Beim Herunterschalten in den Sport-Fahrprogrammen („S“, „Rennstrecke“) gibt der Mustang dazu automatisch Zwischengas. Innen erzeugt das aggressive Blubbern des V8 literweise Glückshormone. Außen entwickelt sich eine umspannende Geräuschkulisse, bei der die Spatzen vom Baum fallen.

Kurven nimmt der Mustang, so lange sie nicht zu eng werden, souverän. Die Assistenzsysteme wandeln zu starke Gasbefehle in sanfte Traktion und legen dem schweren Muscle Car die Schienen. Dafür verantwortlich ist auch das straffere und direktere Fahrwerk, das in der aktuellen Mustang-Generation zum Einsatz kommt. Auf Wunsch gibt es gegen 2000 Euro Aufpreis noch ein, im Pressefahrzeug installiertes, MagneRide-Fahrwerk. Das magnetisch gesteuerte Fahrwerk reagiert 1000 Mal pro Sekunde auf die herrschenden Verhältnisse. Der Umgang mit der Leistung ist damit aber noch nicht erklärt.

An der Hinterachse sorgt der kräftige V8-Motor mit abgeschalteter Traktionskontrolle für eine gnadenlose Überforderung der aufgezogenen Winterpneus. Sind die Systeme eingeschaltet, bedeutet das nicht zwingend schnelleres Vorankommen. Die serienmäßigen UHP-Sommerreifen Michelin Pilot Sport 4 S mit verstärkten Flanken sind da die besseren Kontaktmänner für einen solchen Kraftprotz. Einen Kavalierstart sollte man aber auch mit haftendem Kautschuk dem „Drag“-Fahrprogramm überlassen oder es wirklich können. 460 PS mit einem Schaltgetriebe an die Hinterräder zu dirigieren, erfordert im massigen Mustang besonderes Feingefühl. Wer Steve McQueen durch die Straßen von San Francisco fliegen sah, erfährt ähnliche Momente auch im inspirierten Sondermodell.

Der Mustang ist ein amerikanisches Sportcoupé, aus dem über die Jahre ein kluges Auto geworden ist. Verglichen mit Premium-Sportcoupés mag der Mustang auch in der neuesten Generation als Bullitt ein Muscle Car sein, das für einen Trackday aber gut geeignet ist. Ford gibt immerhin 0,97g maximale Querbeschleunigung für seinen neuesten Hengst an. Eine typisch deutsche Kaufempfehlung kann es für den Kauf natürlich nicht geben, dafür ist er zu amerikanisch. Er ist laut, sperrig, protzig, unpraktisch und ein Dorn im Auge der Ehefrau. 332 Liter Kofferraumvolumen kann man bei dieser Fahrzeuggröße keinem praktisch denkenden Menschen begreiflich machen. Für einen Mustang Bullitt muss man jemand sein, der ein Auto nicht nur benutzen sondern fühlen will. Jemand, der einen Dokumentarfilm „Teufelskerle auf heißen Feuerstühlen“ nennen würde. Jemand wie

Steve McQueen.

*

Beim Erwerb hilft alle Authentizität leider nicht. Der Ford Mustang Bullitt ist bereits ausverkauft.

Daten Ford Mustang 5.0-Ti-VCT-V8 „Bullitt“

Länge x Breite x Höhe (m): 4,79 x 1,91 (mit Spiegeln 2.08) x 1,38
Radstand (mm): 2,72
Motor: V8-Benziner, 5038 ccm
Leistung: 335 kW / 465 PS bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 529 Nm bei 4600 U/min
Getriebe: Sechsgang-Schaltgetriebe
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,6 Sek.
Höchstgeschwindigkeit: 263 km/h
ECE-Normverbrauch: 12,5 Liter
CO2-Emissionen: 279 g/km
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
Leergewicht / Zuladung: min. 1831 kg / max. 274 kg
Wendekreis (m): 12,2
Kofferraumvolumen: 332 Liter
Räder-/ Reifengröße: vorn 9J x 19, 255/40 R 19; hinten 9,5 J x 19, 275/40 R 19
Basispreis: 52 500 Euro (ausverkauft)

Bilder zum Artikel

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

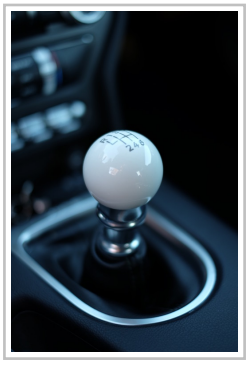
Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Mustang Bullitt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford