



Oben: toller V8, extrem drehfreudig, kann sogar sparsam.
Unten: roter Bereich im Drehzahlmesser bei 7.500/min.



Oben: Bullitt schaltet manuell.
Unten: Die Klaviatur u. a. für den wählbaren Modi.



Wie im seinerzeitigen Filmstar;
kein Rösslein im Kühlergrill.

Ford Mustang Bullitt V8

Die Ikone namens Bullitt

Der Mustang Bullitt ist keine Marketingkiste, sondern setzt dem Modell GT V8 geschärft die Krone auf.

Text und Bilder: Jürg Wick

Bullitt nennt sich der 1968 gedrehte Polizeifilm mit Regisseur Peter Yates und einem spröde agierenden Steve McQueen (unter anderem „Papillon“, „Die glorreichen Sieben“) als Lieutenant Frank Bullitt in der Hauptrolle. In den steilen Strassen von San Francisco nimmt er mit spektakulären Jumps die Verfolgung der Killer in seinem dunkelgrünen Ford Mustang auf. Als der Verfasser in den 80er-Jahren in einem Mietwagen auf der Talfahrt Richtung Golden Gate Bridge einen halb so dramatischen Sprung wagte, riss der obere Kühlerschlauch. McQueen konnte seine aufregende Fahrt aber fortsetzen. Beinahe jeder hat die aufwendig inszenierte Raserei zumindest auf einem TV-Kanal konsumiert und sich am V8-Motorsound erfreut. Während der rund zehnmütigen Sequenz verliert der verfolgte Dodge mehr Radkappen, als Räder vorhanden sind, und McQueen schaltet über ein Dutzend Mal

hoch und nie runter. Der Streifen ging trotzdem in die Filmgeschichte ein, erhielt mehrere Auszeichnungen, und der Mustang reifte definitiv zur Ikone. Das Originalfahrzeug ging kürzlich in unrestauriertem Zustand für 3,7 Mio. US-\$ an einen neuen Besitzer.

Sondermodell

Es gibt inferiorere Gründe, ein Sondermodell zu kreieren; Ford lancierte zum 50-jährigen Jubiläum eine limitierte Bullitt-Version. In der Schweiz längst ausverkauft. Es lohnt trotzdem, dieses Sondermodell vorzustellen. Es erzählt, wozu die US-Autobauer fähig sind. Der Mustang GT (Country Style 101/2019) hat mit mächtig Kompetenz imponiert, aber der Bullitt setzt noch eins drauf und lässt europäische Sportwagen motorisch und fahrwerksmässig altern, sofern man den Verkaufspreis in die Waagschale wirft. Sowie berücksichtigt, dass der Ford wenigstens ansatzweise ein



Frank Bullitt auf Verfolgung, 1968.

Viersitzer ist und über einen grossen Kofferraum verfügt. Freilich sind 61 Liter Tankvolumen zu mickrig, und der Einstieg nach hinten gerät beschwerlich.

Der V8-Motor ist ein hochdrehender Sauger, daran angeflanscht ein 6-Gang-Schaltgetriebe. Ein Konzept der aussterbenden Art, welches aber weiterhin Geniesser kennt.

Schärfungen

Für den Bullitt hat Ford sein Pony an den richtigen Stellen geschärft. Im 4,95-Liter-Alu-Motor ist die Verdichtung leicht angehoben. So resultieren für die Europaversion 10 PS mehr Leistung (USA: +30 PS), aber dank innermotorischen Massnahmen eine noch lebendigere Drehwilligkeit. Das Fahrwerk wurde nochmals gestrafft. Die Federn machen aber aus schlechten Strassen weiterhin das Bestmögliche, und der Bullitt gibt selbst im heissen Track-Modus keine Nebengeräusche von sich.

Mit flachem Fuss gibt er sich sofort als Sauger zu erkennen, beschleunigt sauber, aber nicht dramatisch. Bei 3.500 Touren taut er richtig

auf; ein Fest für die Sinne, Gehörgänge inklusive. Und man wundert sich, dass eine solche Verbrennerdramaturgie in Europa überhaupt möglich bleibt und die Amerikaner damit umzugehen verstehen. Das Fahrwerk steht den motorischen Qualitäten in nichts nach; der Hecktriebler bietet auf trockenen Strassen sagenhaften Kurvengrip, tendenziell stets den kurvengierigen Übersteurer suggerierend, also spassig. Bei Nässe bitte den Track-Modus nicht wählen, denn das elektronische Lasso wird dadurch ausgeschaltet. Damit kommen nur Gaspedalvirtuosen zurecht.

Plauschprogramm

Zum Plauschprogramm gehört das manuelle 6-Gang-Getriebe, das im Mustang präzise auf kurzen Wegen funktioniert, sowie eine richtige Handbremse statt des Feststellschalters. Das freudige Schaffen kostet Heizungszuschlag, wird jedoch im cruisenden Alltag mit moderaten Verbräuchen kompensiert. Ein Hoch auf die Amis, die begriffen haben, dass unter „Sport“ nicht nur Leistung und Zeitnahme, sondern auch gute Unterhaltung verstanden werden kann. ■

Spezifikationen

Karosserie: Coupé, 2 Türen, 4 Sitze, Leergewicht ab 1.851 kg.

Motor: V8-Benziner; 4.949 ccm, Leistung: 338 kW (460 PS) bei 7.000/min,

max. Drehmoment: 529 Nm bei 4.600/min. Vier Ventile pro Zylinder, 2 x 2 oben liegende Nockenwellen, VVT, Saugrohreinjection.

Kraftübertragung: 6-Gang-Schaltgetriebe, Heckantrieb, Sperrdifferenzial, ESP.

Fahrgestell: selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Querlenker, hinten Mehrlenkerachse, vorn und hinten Schraubenfedern und Stabilisator; 4-Rad-Scheibenbremsen, ABS, Zahnstangenlenkung mit elektr. Servo, Tank: 61 l, Reifen: 255/40 ZR 19 vorn, 275/40 ZR 19 hinten.

Dimensionen: Länge: 478 cm, Breite: 192 cm, Höhe: 138 cm, Radstand: 272 cm. Kofferraum: 408 l.

Fahrleistungen: Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt), von 0 auf 100 km/h in 4,1 Sekunden. Verbrauch: Ø 12,4 l/100 km, im Test 11,8 l.

Fahrzeuglieferant: Ford Motor Company (Switzerland) SA, 8304 Wallisellen, www.ford.ch

Verkaufspreis: Ford Mustang Bullitt V8 CHF 69.700,-.

Garantie: 3 Jahre oder 100.000 km.