

40 Jahre Ford Granada: Komfortabler Kölner

„Zu einem marktgerechten, für einen weiten Kundenkreis erschwinglichen Preis bieten die Wagen dieser neuen Modellreihe viel Auto fürs Geld, ein Maximum an Komfort, Geräumigkeit, Fahrsicherheit und Ausstattung.“ Mit diesen Worten warb die Pressemitteilung, die Ford im März 1972 zum Genfer Automobilsalon zu der neuen Fahrzeuggeneration der Marke in der gehobenen Mittelklasse herausgab. Die Modelle Consul und Granada sollten in Deutschland die Typen 17 M, 20 M und 26 M sowie in Großbritannien die Typen Zephyr und Zodiac ersetzen.

Die beiden neuen Modelle waren das Ergebnis des bis dato umfassendsten, mit einem Budget von 500 Millionen Mark in den Entwicklungszentren Köln-Merkenich und Dunton (Großbritannien) realisierten Entwicklungsprogramms. Es schloss auch die unter dem Decknamen „MH“ realisierten Vorstudien ein – das Kürzel leitete sich ab von „Mk IV“ für die englischen Ford Zephyr und Zodiac sowie „Hummer“ für die deutschen Modellreihen 17 M/20 M. Technisch waren Consul und Granada weitgehend identisch, allerdings kamen in beiden Produktionsländern unterschiedliche Motoren zum Einsatz.

Die beiden Typenbezeichnungen gingen auf eine strategische Aufgabenteilung zurück. Vertrat der Consul eher die gutbürgerliche Variante, die sich an rationalen Vernunftwerten ausrichtete, übernahm der Granada den vornehmeren Part. Damit wurde er, so der Presstext, „auch Käufern gerecht, die auf überdurchschnittliche Fahrleistungen und Eleganz Wert legen.“ Zudem lockte er mit zusätzlichen Komfortausstattungen, einer umfangreicheren Instrumentierung mit Drehzahlmesser und zusätzlicher Geräuschisolierung.

Neben dem klassischen Viertürer bot Ford auch einen coupéhaften Zweitürer im sportlich-eleganten „Fastback“-Zuschnitt und eine fünftürige Kombiversion mit der traditionsreichen Modellbezeichnung „Turnier“ an. Der Kunde hatte die Wahl zwischen 36 verschiedenen Modellvarainten. Consul und Granada sind waren 4,57 Meter lang, 1,79 Meter breit und 1,41 Meter und somit 15 Zentimeter kürzer und 6,5 Zentimeter niedriger als ihre M-Vorläufer. Zu den Sicherheitsmaßnahmen an Bord des Granada zählten stoßabsorbierende Front- und Heckteile, Sicherheitsgurte für die Ein-Hand-Bedienung, versenkte Türöffner innen und außen, Kindersicherungen an den Fondtüren,

ein gepolstertes Armaturenbrett sowie – damals exklusiv nur von Ford angeboten – eine Sicherheitslenksäule mit Zieharmonika-Staucheffekt.

Auch wenn der Consul bescheidener wirkte als sein Zwillingsbruder mit dem spanischen Namen, spartanisch trat er deswegen noch lange nicht auf. Bereits in der „L“-Ausstattung verfügte er über Einzelliegesitze, Teppichboden, einen Make-up-Spiegel in der rechten Sonnenblende, eine heizbare Heckscheibe sowie Zeituhr und Tageskilometerzähler. Und dann gab es da noch den Consul GT – mit Sportfelgen, 185er-Gürtelreifen, schwarzem Frontgrill, härter abgestimmter Federung, Halogen-Fernscheinwerfern, Sportlenkrad, Schaltknüppel mit Lederknauf und Rallye-Instrumentierung.

Der vornehmere Granada bevorzugte den luxuriösen, komfortbetonten Auftritt: Modellspezifisch waren auch die ausgeformten Armlehnen und die gepolsterte, farblich abgestimmte Hutablage, Vordersitze mit Liegesitzfunktion sowie ein separates Heizungs- und Belüftungssystem für den Fond. Zur zusätzlichen Instrumentierung gehörten ein Drehzahlmesser sowie eine Öldruckanzeige, ein Amperemeter und eine Handbrems-Kontrollleuchte.

Es ging aber noch mehr: Als „GLX“ bot der Granada weitere Annehmlichkeiten wie ein Automatikgetriebe, getönte Scheiben, eine Verbundglasfrontscheibe, Servolenkung, ein Radio mit Doppellautsprecher, ein schwarzes Vinyl Dach und ein Stahlkurbel-Schiebedach, das sich nicht nur zurückfahren, sondern auch ausstellen ließ. Außerdem waren in der Karosserie zusätzliche Geräuschdämmungs-Materialien verbaut.

Als Antrieb diente dem Consul ein 1,7 Liter großer V4-Motor mit 75 PS; Leistungshungrigere konnten auf den 99 PS starken 2,0-Liter-Vierzylinder zurückgreifen, der auch im US-Modell Ford Pinto seinen Dienst verrichtete. Darüber rangierte der kleinste, aus dem 20 M bekannte V-Sechszylinder, der aus 2,3 Litern Hubraum 108 PS schöpfte. Beim Granada kam dieses Triebwerk als Einstiegsmotorisierung zum Zuge.

In höheren Leistungssphären siedelten zwei weitere V6 an: eine 2,6-Liter-Ausführung mit 125 PS – unverändert aus den Vorgängermodellen übernommen – sowie die 138 PS starke Topmotorisierung 3,0 V6. Die wiederum entsprach weitgehend dem im englischen Ford Capri verwendeten Doppelvergaser-Aggregat. Die Granada-Motoren sorgten für Höchstgeschwindigkeiten zwischen 145 und 182 km/h, wobei die 3,0-Liter-Versionen in 10,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigte.

Drei Jahre nach dem Debüt stand das erste Facelift an. Damit einher ging nicht nur eine Verdoppelung des Garantieversprechens auf zwölf Monate bzw. 20 000 Kilometer,

sondern auch schon das Ende des Consul und die Beschränkung auf vier Granada-Ausstattungsversionen – „Granada“, „L“, „GL“ und „Ghia“.

Ford reagierte auf Kritik an der etwas eingeschränkten Sicht auf die Straße durch die zu hohe „Nase“ und die zu niedrigen Vordersitze. Die Wagenfront wurde um zwölf Millimeter abgesenkt und die Vordersitze um den gleichen Wert angehoben. Korrigiert wurde auch die Position von Pedalerie und Schalthebel.

Das neu geordnete Motorenprogramm umfasste sechs V-Triebwerke von 1,7 bis 3,0 Liter Hubraum und ein von 70 bis 138 PS reichendes Leistungsangebot mit drei V6-Motoren. Die Basis bildeten zwei 1,7-Liter-Varianten – eine mit 70 PS für den Betrieb mit Normalbenzin und eine auf Superbenzin ausgelegte 75 PS-Version.

1976 erweiterte der 2,8-Liter-V6 mit einer Benzineinspritzung von Bosch die Antriebspalette. Das sportliche Ergebnis waren 150 Pferdstärken, die den Granada 2.8i in 10,8 Sekunden auf 100 km/h und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h bewegte.

Im Jahr darauf folgte die zweite Granada-Generation, die bis 1985 gebaut wurde.. Neben dem neuen, betont geradlinigen Design bot das neue Modell ein komplett neues Interieur bis zum Erste-Hilfe-Fach in der Hutablage und die Einführung einer Dieselsonne. Zur deutlichen Verbesserung der Windschlüpfrigkeit trugen ein integrierter Frontspoiler, das vom Ford Fiesta bekannte Lamellen-Kühlergrillprinzip und ein im Windkanal sorgsam ausgetüfteltes Höhen-Längen-Verhältnis von Wagendach zu Kofferraumdeckel bei.

An der Spitze des Motorenangebots stand das neue, 160 PS starke 2,8-Liter-Einspritztriebwerk als Ersatz für den bisherigen Dreiliter-Vergasermotor. Alternativ zum serienmäßigen Viergang-Schaltgetriebe standen alle Motoren mit Ausnahme des 70-PS-Benziners und der Dieselsonne auf Wunsch mit einem dreistufigen Automatikgetriebe zur Verfügung. Da die hauseigenen Selbstzünder in erster Linie auf Industrie- und Nutzfahrzeuge zugeschnitten waren, wurde im Rahmen eines Abkommens mit Peugeot deren Diesel-Baureihe 4.90 gemeinsam weiterentwickelt und im Granada in einer 65 PS starken 2,1-Liter-Version eingesetzt.

Bereits die Vorgängermodelle 17 M und 20 M hatten den guten Ruf der Turnier genannten Kombis begründet. Diesen Erfolg baute der Granada weiter aus, so dass zeitweise fast die Hälfte aller neu zugelassenen Granada über die große Heckklappe verfügten. Dabei entschieden sich nicht nur Handwerker und Einzelhändler für den Turnier, sondern auch viele, denen das große Platzangebot in der Freizeit willkommen

war. Das Sondermodell „Chasseur“ etwa unterstrich den exklusiven Charakter der großen Kombis mit einer speziellen Zwei-Farben-Lackierung und einer Luxusausstattung. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Ford Granada GL (1975).



Ford Consul (1972-1975).



Ford Granda II 2,3 GL (1979).