

Ford-Historie (2): Granada – jeder zweite ein Kombi

Das Jahr 1972 markierte einen wichtigen Wendepunkt für Ford in Europa: Die brandneue Baureihe Consul/Granada löste die deutschen Modelle 17 M, 20 M und 26 M sowie den britischen Zephyr/Zodiac ab. Die beiden Typenbezeichnungen deuteten die strategische Aufgabenteilung an – der Consul vertrat eher die gutbürgerliche Variante, der Granada übernahm den vornehmeren Part.

Zu den wesentlichen Merkmalen der neuen Flaggschiffe zählte neben der klaren Linie mit schlanken Fensterposten, großen Glasflächen und niedriger Gürtellinie eine effiziente Raumaufteilung. Denn trotz kompakterer Abmessungen boten beide Modelle im Innenraum mehr Platz als die Vorgänger. Neben den klassischen Zwei- und Viertürern bot Ford auch einen coupéhaften Zweitürer im sportlich-eleganten „Fastback“-Zuschnitt und eine fünftürige Kombiversion mit der traditionsreichen Modellbezeichnung „Turnier“ an.

Auch wenn der Consul bescheidener wirkte als sein Zwillingbruder 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. Er konnte es also auch krachen lassen, der brave Consul.

Der vornehmere Granada bevorzugte den luxuriösen, komfortbetonten Auftritt: Ausgeformte Armlehnen und die gepolsterte, farblich abgestimmte Hutablage, Vordersitze mit Liegesitz-Funktion sowie ein separates Heizungs- und Belüftungssystem für den Fond waren ebenso erhältlich wie ein Drehzahlmesser sowie eine Öldruckanzeige, ein Ampère-Meter und eine Handbrems-Kontrollleuchte. Als „GLX“ bot der Granada sogar Features wie ein Automatik-getriebe, 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.

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 Zug. In höheren Leistungssphären siedelten zwei weitere V-Sechser an: eine 2,6-Liter-Ausführung mit 125 PS – wie der „Zwo-Dreier“ unverändert aus den Vorgängermodellen 17 M/20 M übernommen – sowie die 138 PS starke Topmotorisierung 3,0 V6.

Drei Jahre nach dem Debüt stand das erste Facelift an – und eine Straffung der bislang zweigleisigen Modellpalette: Der Consul wurde ein-, der Granada auf die vier Ausstattungs-versionen „Granada“, „L“, „GL“ und „Ghia“ umgestellt. Der sogenannte „Granada 75“ war am mattschwarzen Kühlergrill, schwarz lackierten Türfensterrahmen und geänderten Seitenzierleisten zu erkennen. Lediglich die Ghia-Ausstattung behielt ihren Chromzierrat. 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.

Ein wahres Technikjuwel pflanzte Ford 1976 zwischen die 2,6- und 3,0-Liter-Varianten. Der 2,8-Liter-V6 bekam sein „Futter“ von einer K-Jetronic-Benzineinspritzung von Bosch injiziert. Das sportliche Ergebnis waren 150 Pferdestärken, die den Granada 2.8i in 10,8 Sekunden auf 100 km/h und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 190 km/h galoppieren ließen. Und das bei einem DIN-Normverbrauch von 11,6 Litern auf 100 Kilometer, was für ein Fahrzeug dieser Größe und Gewichtsklasse damals einen exzellenten Wert darstellte.

Das Auto, das sich 1977 als zweite Granada-Generation vorstellte, bestach vor allem durch seine schnörkellose Linienführung – geradlinig, gestreckt, zeitlos. Durch das flache Dach, die kantigere Kofferraumklappe, die schmalere C-Säulen und eine gerade verlaufende Gürtellinie wirkte der Granada II leichtfüßig und geräumig zugleich.

Das bewährte und viel gelobte Basisfahrwerk mit Einzelradaufhängungen vorne und hinten wurde für die zweite Modellgeneration im Prinzip übernommen, im Detail allerdings auf die geänderten Verhältnisse – wie beispielsweise das niedrigere Fahrzeuggewicht – komplett neu abgestimmt. Bei allen Versionen kamen jetzt innenbelüftete Scheibenbremsen vorn mit vergrößerter Reibfläche zum Einsatz, beim besonders zuladungsstarken Turnier zusätzlich größere Bremstrommeln an der Hinterachse.

An der Spitze des Motorenangebots, das mit dem 65-PS-Saugdiesel startete, stand das neue, 160 PS starke 2,8-Liter-Einspritztriebwerk als Ersatz für den bisherigen Dreiliter-Vergasermotor. Mit 181 Kilogramm wog der neue Motor nicht nur 16 Kilogramm weniger als der Vorgänger, sondern war auch um 22 PS stärker.

Auch die „Erfolgsstory Turnier“ schrieb der Granada II eindrucksvoll weiter: Zeitweise war fast jeder zweite neu zugelassene Granada ein Kombi. 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 Zweifarben-Lackierung und einer Luxusausstattung. (mpnet/hp)

Bilder zum Artikel:



Ford Granada.



Ford Granada.



Ford Consul.