

30 JAHRE FORD GRANADA UND FORD CONSUL



Im Mai 1971 entdeckte ein emsiger Reporter der *autozeitung* die ersten Ford Consul/Granada-Erklönige auf der Autobahn Köln-Düsseldorf. Vage Einzelheiten drangen somit an die Öffentlichkeit, untermalt von Skizzen eines bullig wirkenden Autos, die dem späteren Original schon nahe kamen. Der Name „Consul“ geisterte durch die Medien, der aber schon bald darauf mit einem neuen Vorschlag von der Zeitschrift *mot* verdrängt wurde: „Granada soll er heißen“. Die Skizzen und Zeichnungen zur Erklönig-Kurzstory in der *mot* waren noch präziser und entsprachen - bis auf die Doppelscheinwerfer - dem Original.

Die ersten Fotos der 17m- und 20m-Nachfolgemodelle, die „jetzt als Prototypen immer öfter über die deutschen Autobahnen huschen“ (*autozeitung* August 1971), wurden geschossen. Auf diese Weise gelang Anfang Januar 1972 der Schnappschuss eines Fastback-Coupés, das einen breiten seitlichen Hüftschwung zeigte und somit das amerikanische Hop-Bop- (oder Coke-Bottle-) Design eines 67er Buick Wildcat- oder Chevrolet Impala-Coupés imitierte.

Da die Ford-Werke ihren jüngsten Spross vor der neugierigen Pressemeute kaum noch verbergen konnten, gingen die Kölner am 4. Februar 1972 zur Offensive über: Ein 500 Meter langer „Ford-Spanien-Express“, beladen mit 72 Ford Consul-Granada, begann seine 2.500 Kilometer lange Reise nach Marbella in Spanien zur Pressevorstellung. Vorher bekamen jedoch die von Ford herbeizitierten Fotografen und Reporter noch einmal Gelegenheit, die Neufahrzeuge im Bild festzuhalten. Nach nur vierjähriger deutsch-britischer Entwicklungszeit war - bis auf die Motoren - eine völlige Neukonstruktion unter dem Code MH (Medium-Hummer, Nachfolge Zephyr/Zodiac Mark IV bzw. 17m/20m/26m) entstanden, die insgesamt eine halbe Milliarde Mark verschlungen hatte. Das intensiv getestete Endprodukt konnte sich jedenfalls sehen lassen!

Berechtigterweise - und den Ford-Europa-Gedanken anklingend - versprach Ford in einer ersten Werbung: „Europas Spitzengruppe hat Konkurrenz bekommen. Ford Granada“. Als Spitzenmodell GXL war er in der viertürigen Limousinen- sowie in der zweitürigen Coupé-Version zu haben - wobei letztere kurioserweise „Fastback-Limousine“ genannt wurde. Als „normaler“ Ford Granada verfügte er zusätzlich über den „Luxus seiner fünften Tür“ und nannte sich schlicht „Granada-Turnier“. Seinen „kleinen Bruder“ betitelten die Ford-Werbetexter durch die Ausstattung als „Freizeit-Consul“. Trotzdem konnte er dem Ford Granada-Kombi motorenmäßig das Wasser reichen: Für 670 Mark Aufpreis gab es den 3-Liter-V6-Essex-Motor mit 138 PS!

Die Basis-Version des Ford Consul hingegen begnügte sich mit der 1,7-Liter-Version eines bekannten und bewährten Triebwerks: dem V4 mit 75 PS. Als direkter Nachfolger des 17m P7b übernahm er dessen Basis-Motor. Ebenfalls vier Zylinder hatte die 2-Liter-Version - und wurde somit als Reihenmaschine enttarnt. 99 PS brachten den Ford Consul gegen Aufpreis auf Trab. Die 2,3-Liter-V6-Maschine mit 108 PS war ebenfalls auf Wunsch erhältlich - Basis beim Ford Granada, dessen 2,6-1-Motor dem Ford Consul aber vorenthalten blieb.

Sportlich ging es im Ford Consul GT zu, dessen Serienmaschine der 108-PS-V6-Motor war, und der den 3-Liter-Essex-Motor als Variante bot. Den GT gab es als viertürige Limousine und zweitürige Fastback-Limousine. Das schon von den M-Modellen her bekannte Baukastensystem ermöglichte auch bei den neuen Wagen zahlreiche Ausstattungsvarianten. Den Ford Consul konnte man in der Standard-Version erwerben, als L oder GT, den Ford Granada in der Basis-Version oder in der noblen GXL-Variante.

Vom Feinsten war auch das Fahrwerk: „Den Luxus einer hochkarätigen Technik ... für ein souveränes, gelassenes, entspanntes Fahren“, lautete es im Prospekt. Das Auto hielt, was die Werbung versprach. Denn besonders die aufwendig konstruierte Hinterachse - Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und Schraubenfeder, Zugstreben, Querstabilisator und doppelt wirkende Teleskop-Stoßdämpfer - machte das Fahren in einem Ford Consul-Granada zum Vergnügen.

Nicht umsonst war die Presse voll des Lobes über die neue Ford-Generation. „Sensation“ hieß es da, und „Bremst Ford den Opel aus?“ fragte berechtigterweise die *autozeitung*. Und selbst *auto motor und sport* resümierte: „Consul und Granada ... verkörpern das Beste, das Ford bisher in dieser Klasse anzubieten hatte“. Die „Ford-Bildung“ hatte sich gelohnt – die Ford Consul-Granada-Baureihe setzte neue Maßstäbe im Automobilbau der europäischen Ford-Werke.

Modifikationen und Neuerungen seit Einführung der Ford Consul/Granada-Modellreihe im März 1972



März 1973

Einführung der zweitürigen Limousine; die „Fastback-Limousine“ darf sich jetzt „Coupé“ nennen.
1,7-Liter-V4-Motor mit 65 PS

Januar 1974

Einführung des „geraden“ Coupés; die Hüftschwung-Version wird ausgemustert;
Ford Granada-Basis: XL

Februar 1974

Einführung des Ford Granada-Ghia; 2-Liter-V6/90 PS ins Programm aufgenommen
(für Consul/Granada)

Oktober 1974

Ford Granada-Coupé jetzt auch als Ghia (bisher GXL)

März 1975

Neue Modellreihe: Ford Granada; Ford Consul entfällt.

Kennzeichen: Schwarzer Kühlergrill, schwarzlackierte Türfensterrahmen, geänderte Seitenzierleisten.

Ausstattungsvarianten: Basis, L, GL, Ghia; S-Paket ab 2,3-Liter.

Motoren: 1,7-Liter-V4-LC/70 PS und HC/75 PS; V6: 2,0 Liter/90 PS, 2,3 Liter/108 PS,
2,6-Liter/125 PS, 3,0 Liter/138 PS

August 1975

Ausstattungsvariante GLS beim Turnier

Oktober 1976

Neues Triebwerk: 2,8i/150-PS-V6 mit Bosch-Jetronic-Benzineinspritzung

August 1977

Bauende des „runden“ Ford Granada

September 1977

Einführung des „eckigen“ Ford Granada (Granada II)

Ausstattungs-, Karosserie- und Motorvarianten der Ford Consul/Granada-Modellreihe (1972-1975)



Ausstattung

Ford Consul: Basis, L, GT

Ford Granada: Basis (bis 1974), XL (ab 1974), GXL, Ghia (ab 1974)

Karosserie

Limousine zweitürig (1973), Limousine viertürig, Fastback-Limousine/Coupé (1972/ab 1973), Turnier fünftürig

Motoren

1,7-Liter-HC-V4/75 PS, 1,7-Liter-LC-V4/65 PS (ab 1973), 2,0-Liter-HC-OHC/99 PS, 2,0-Liter-HC-V6/90 PS (ab 1974), 2,3-Liter-HC-V6/108 PS, 2,6-Liter-HC-V6/125 PS, 3,0-Liter-V6-Essex/138 PS

Anmerkungen

Ford Consul GT nicht als Turnier, Ford Consul GT nur mit 2,3-Liter-V6 oder a.W. mit 3,0-Liter-V6 Essex; Ford Granada GXL und Ford Granada Ghia nicht als Turnier; geänderte Coupé-Form für Ford Consul und Ford Granada ab 1974 („gerade“). 1,7-Liter-V4 und 2,0-Liter-OHC nur im Ford Consul; 2,6-Liter-V6 nur im Ford Granada; Ford Granada ab 2,3-Liter-V6
Nur der Ford Consul GT hat das mit dem Ford Granada identische Kombi-Instrument

Produktion

ca. 335.000 Einheiten (Ford Consul/Granada)

Ausstattungs-, Karosserie- und Motorvarianten der Ford Consul/Granada-Modellreihe (1975-1977)

Ausstattung

Basis, L, GL, Ghia; S-Paket (ab 1975, Granada S, LS, GLS, Ghia S)

Karosserie

Limousine zweitürig, Limousine viertürig, Coupé, Turnier fünftürig

Motoren

1,7-Liter-LC-V4/70 PS, 1,7-Liter-HC-V4/75 PS, 2,0-Liter-HC-V6/90 PS, 2,3-Liter-HC-V6/108 PS, 2,6-Liter-HC-V6/125 PS, 2,8i-V6/150 PS, 3,0-Liter-V6-Essex/138 PS

Anmerkungen

Ford Granada und Ford Granada L bis 2,3-Liter-V6, Ford Granada GL ab 2,0-Liter-V6, Ford Granada Ghia ab 2,3-Liter-V6; 1,7-Liter-V4 nur Ford Granada und Ford Granada L vorbehalten; 2,8i bei Ford Granada und Ford Granada L nur in Verbindung mit dem S-Paket; 2,8i anfangs ohne Automatik-Getriebe

Produktion

ca. 417.000 Einheiten

Besonderheiten Ford Consul/Granada



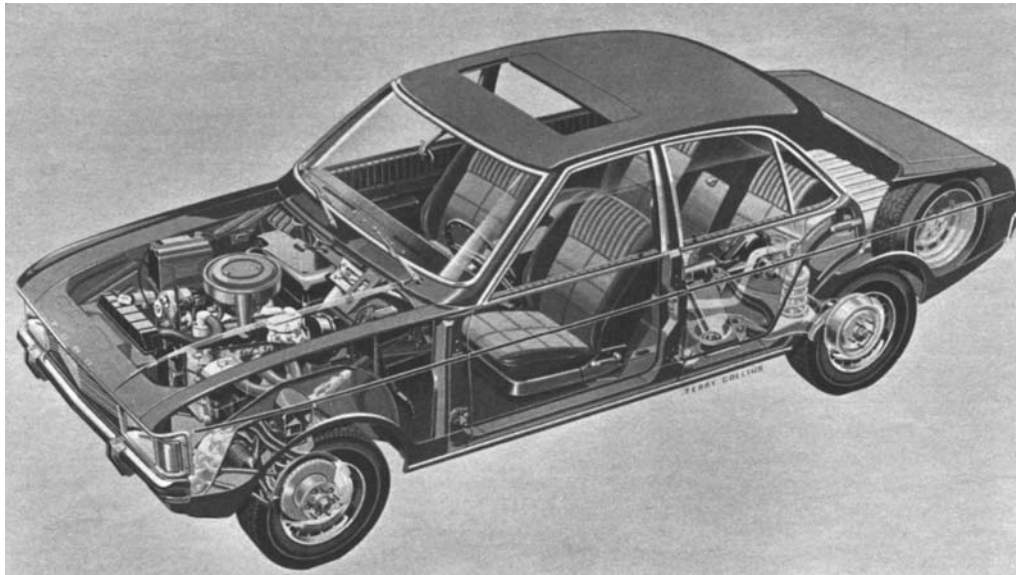
Taxi-Paket nur für Vier-Türer (und ggf. für Turnier); Krankentransportwagen von Miesen; Bestattungswagen von Pollmann und Welsch & Sohn; weiterer Einsatz bei Feuerwehr (Kommandowagen), Polizei (Streifenwagen, Autobahnpolizei) und Bundesgrenzschutz. Export in die USA von 1973 bis 1975, Verwendung eines 2,8-Liter-V6-Vergasermotors. Die Einstellung des Exports wird bedingt durch die Einführung des amerikanischen Ford Granada-Modells in den USA, das zum Modelljahrgang 1975 vorgestellt wird und mit dem europäischen Pendant außer dem Namen nichts gemein hat.

Aus der britischen Ford Consul/Granada-Geschichte ...

Der Name *Consul* hat bei Ford in Großbritannien Tradition: 1950 lanciert die englische Ford-Tochter den ersten Ford Consul - zusammen mit dem 6-zylindrigen Zephyr. Berühmt geworden ist der Ford Consul durch die erstmalige Verwendung der sogenannten McPherson-Federbeine. Als *Ford Consul Capri* beendet der Name 1964 seine Karriere. Doch schon 1968 taucht er in Verbindung mit dem *Projekt MH* wieder auf.

Im britischen Ford-Werk Dagenham laufen die rechtsgesteuerten Ford Consul/Granada ab 1972 vom Band. Im Juli 1976 wird die Produktion zugunsten des Ford Fiesta eingestellt. Ab diesem Zeitpunkt werden alle Ford Granada-Modelle (auch Ford Granada MK II) für Großbritannien bei Ford in Köln-Niehl hergestellt.

Der „runde“ Ford Granada in Großbritannien (Ausstattung, Karosserie, Motoren)



Bauzeit

1972-1975/1975-1977

Ausstattung

Ford Consul: Basis, L, GT, Estate

Ford Granada: Basis (bis 1974), XL (ab 1974), GXL, Estate, Ghia (ab 1974) /Basis, L, GL, S, Ghia, Estate

Karosserie

Limousine viertürig, Kombi fünftürig (ab September 1972), Coupé (ab Juli 1974, nur Ghia); Sondermodell Economy ab Februar 1976

Motoren

2,0-Liter-V4-Essex/82 PS (bis Juli 1974), 2,0-Liter-HC-OHC/98 PS (ab Juli 1974 im Ford Consul, ab Mai 1975 im Ford Consul Estate und in Ford Granada, Ford Granada Ghia Saloon und im Coupé), 2,5-Liter-V6-Essex/120 PS, 3,0-Liter-V6-Essex/138 PS

Anmerkungen

2,0-Liter-V4-Essex nur dem Ford Consul vorbehalten; 3-Liter-V6-Essex nur im Ford Consul GT; Basis-Motor des Ford Granada/Granada GXL: 2,5-Liter-V6-Essex (bis April 1973; dann 3-Liter-V6-Essex); 2,0-Liter-OHC nur in Ford Granada, Ford Granada L und Ford Granada GL; Ghia und GLS ab 3,0-Liter-V6-Essex; Ford Granada Estate ab 1975: 2-Liter-OHC, 2,5-Liter/3,0-Liter-Essex-V6. GXL nur mit Automatik. „Estate“ bezeichnet die Kombi-Version

Besonderheiten

Von 1976 bis 1978 verlängert der Karrossier Coleman Milne den (runden) Ford Granada: Limousine und (angeblich) Coupé um 630 mm. Bezeichnungen der Limousine: Coleman Minster und Coleman Grosvenor V.

Im Juli 1976 stellen die britischen Ford-Werke die Produktion des Ford Granada zugunsten des Ford Fiesta ein; die restlichen „runden“ Granada werden für Großbritannien in Köln hergestellt - wie auch der spätere Ford Granada MK II.

In Großbritannien führen die (Consul-) Granada-Modelle die zusätzliche Bezeichnung MK I (1972-1977) und MK II (1977-1985)

Produktion

ca. 123.000 Einheiten, davon ca. 65.000 Ford Consul (davon ca. 6.000 Estate) und ca. 51.000 Ford Granada (davon ca. 8.000 Estate)