



FORD GRANADA



Ford weist den Weg

Granada GXL.

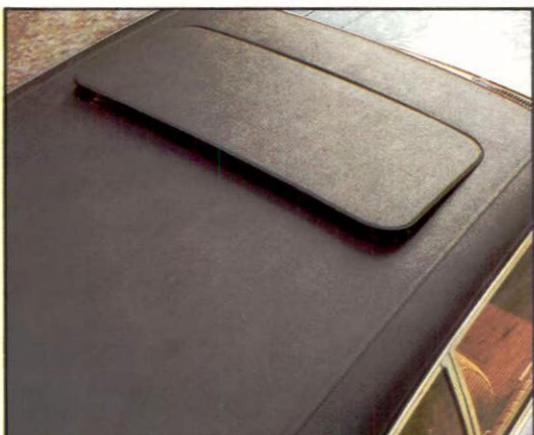
Das Ausstattungsvorbild.

Granada GXL. Er hat alles, was ein Automobil der kleinen Spitzengruppe auszeichnet . . . Den Luxus einer hochkarätigen Fahrwerktechnik. Für ein souveränes, gelassenes, entspanntes Fahren. Den Luxus von Kraft aus großvolumigen Sechszylinder-Triebwerken. 2,3-Liter, 108 PS. 2,6-Liter, 125 PS. 3,0-Liter, 138 PS. Und den Luxus einer Serienausstattung, die sogar in der kleinen Spitzengruppe der großen Namen ungewöhnlich ist.

Wer einen Granada GXL fährt, für den ist es selbstverständlich, daß sein Wagen ein Stahlkurbeldach hat. Und zwar eins, das sich entweder normal öffnen oder hinten hochstellen läßt. Serienmäßig ist auch das mit schwarzem Kunstleder bespannte Dach mit dem GXL-Emblem auf beiden Seiten. Und das getönte Glas rundum, das im Sommer die Sonnenstrahlen und damit die Temperatur im Wageninnern dämpft.

Lesen Sie auf den nächsten Seiten, was die Buchstaben GXL an einem Ford Granada noch bedeuten.

Hochstellbares Hub-Kurbeldach mit Kunstlederüberzug.



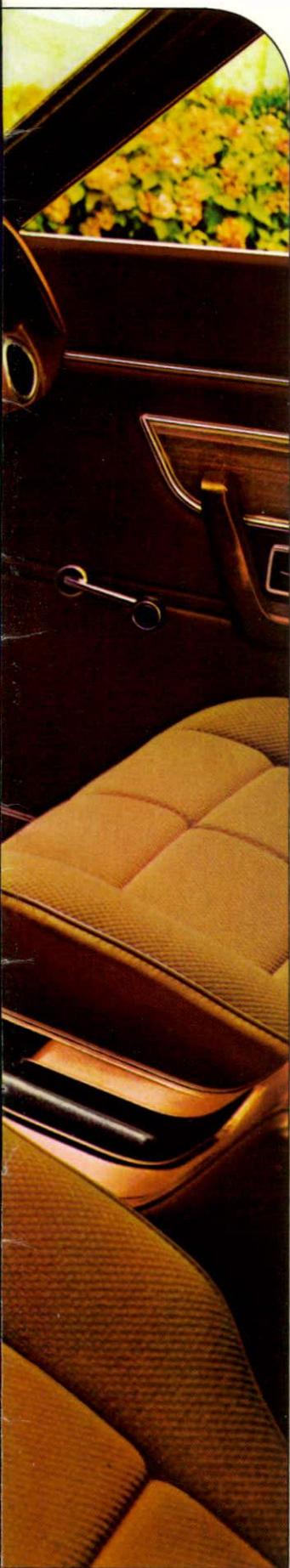
Die Visitenkarte des Granada GXL.







GXL bedeutet: Die Luxus-Extras kommen nicht mehr extra.



UKW-Radio mit
zweitem Lautsprecher
im Heck.



Weit zu öffnendes Stahlkurbeldach.



Granada GXL: natürlich auch als aufregendes Coupe.

Im Granada GXL vertauschen Sie den Schalthebel des normalen Getriebes mit dem Wählhebel einer Vollautomatik. Ohne Mehrpreis. Falls Sie beim Schalthebel bleiben wollen, sagen Sie das bitte Ihrem Ford-Händler. Dieser Extrawunsch reduziert sogar den Anschaffungspreis, allerdings auch den Bedienungskomfort.

Denn die Automatik, in Verbindung mit den großvolumigen Sechszylinder-Triebwerken, schaltet genauso schnell und präzise, beschleunigt genauso ruckfrei weich, wie

man es sich nur wünschen kann. Das ist der bequeme, gelassene, überlegene Stil des Fahrens – und damit zugleich der sichere. Dazu trägt auch die Servolenkung bei, die gleichfalls zur Serienausstattung eines Granada GXL gehört.

Selbstverständlich hat der GXL auch ein hochwertiges UKW-Radio mit Zweitlautsprecher im Heck, ohne daß Sie dafür extra bezahlen müssen.

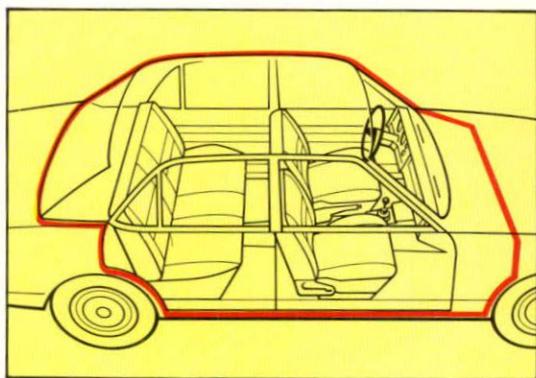
Granada GXL. Ungewöhnlicher Luxus zu einem ungewöhnlich vernünftigen Preis.

Granada. Mehr können Sie kaum bekommen.

Steigen Sie jetzt doch einmal ein. In irgendeinen Granada. Vorn oder im Fond: körpergerechte Einzelsitzformung mit festem Halt und rutschsicherer, atmungsaktiver und fein auf die Fahrwerkfederung abgestimmter Polsterung. Blenden in Edelholzmaserung an Armaturenfront und Seitenverkleidungen. Die Mittelkonsole zwischen den Vordersitzen als Armlehne ausgebildet. Klappbare Mittelarmlehne im Fond. Elegant. Sympathisch. Praktisch.

Und sicher. Denn der Granada ist mehr als ein kultiviertes und schnelles Automobil: Sein Fahrgastraum ist als stabile Sicherheitszelle gebaut und von den energieverzehrenden „Knautschzonen“ der Front- und Heckpartie zusätzlich abgeschirmt.

Granada. Zeitgemäßer Luxus, zeitgemäße Sicherheit.



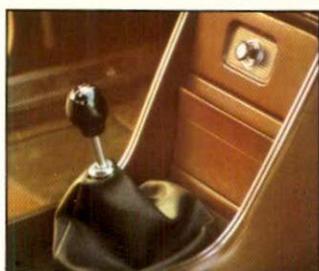
Der zur Sicherheitszelle ausgebildete Fahrgastraum.





Granada als viertürige Tourenlimousine.

Bequeme, in Haltegriffe auslaufende Armstützen und Edelholzmaserung an den Türen.



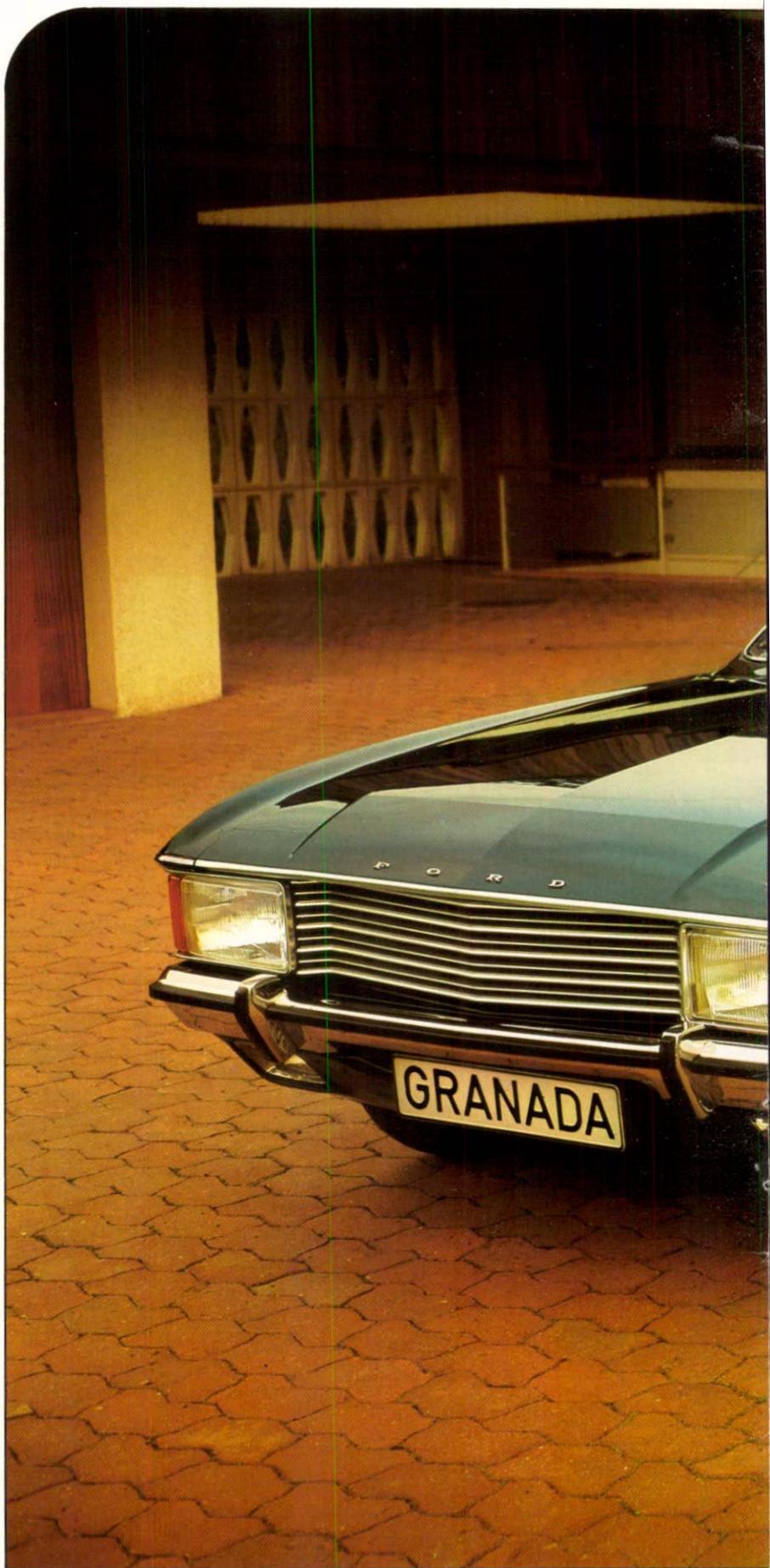
Schalthebel und beleuchteter Zigarettenanzünder auf der Mittelkonsole.

Granada. Im Bild die viertürige Tourenlimousine. Kraft und Temperament können Sie bestimmen: Zur Wahl stehen die serienmäßigen 108 PS aus 2,3 Liter oder 125 PS aus 2,6 Liter oder die 3-Liter-Maschine mit 138 PS.

Sie bekommen in jedem Fall ein elastisches, leise drehendes, langlebiges Ford-V6-Triebwerk, dessen Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit sprichwörtlich sind.

Das Fahrwerk des Granada ist außerordentlich aufwendig konstruiert. Dieser kostspielige technische Aufwand zwischen Karosserie und Straße dient einem einzigen Ziel: der Steigerung von Fahrsicherheit und Fahrkultur. Richtungsstabil, stoßfrei, vibrationsarm und ungewohnt leise steuern Sie den Granada. Spurtreu und mit unbeirrbarer Bodenhaftung meistert er jede Straße, jede Kurve, jede Fahrsituation. Eine vollendete Fahrkultur, die dem Granada unbestreitbar den Charakter einer Luxuslimousine der internationalen Spitzenklasse verleiht.

Granada. Der zeitgemäß kompakte Sechszylinder für die gestiegenen Ansprüche an komfortables, sicheres Fahrverhalten. Ein Luxus, der heute gewiß nicht übertrieben ist.







Granada als klassischer 2-Türer.



Das ist der Wagen, mit dem jetzt die Granada-Modellreihe beginnt. Ein nobles Profil, das im Straßenbild angenehm auffällt. Eine intelligente Synthese moderner europäischer Konstruktionsmerkmale. Hochkarätige Technik. Erlesene Ausstattung. Mit einem Sechszylinder mit 2,3 Liter Hubraum. Groß genug, um seine Kraft leise zu entwickeln – nervenschonend leise. Ein Triebwerk, das sich ausgezeichnet mit einem vollautomatischen Getriebe verträgt. Auf Wunsch auch mit dem 2,6 Liter V6-Motor oder dem 3,0 Liter V6-Motor.

Wie jeder Granada: Gestreckt, mit ungewöhnlich langem Radstand (2,77 Meter). Also mit knappen Überhängen vorn und hinten. Kompakt. Wendekreis nur 11,2 Meter.

Man merkt es dem Granada an, daß seine Konstrukteure die Freiheit hatten, eine optimale Lösung zu wählen. Für ein sicheres und kultiviertes Automobil, das den heutigen Ansprüchen erfahrener Automobilisten entspricht.

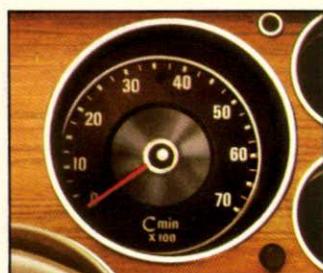
Kunstlederbezogenes Dach, Stahlkurbeldach und Radio als Extras auf Wunsch.



Alternative: Granada als sportliches Coupe



Die rassig-elegante Linie des Coupes.



Serienmäßiger Drehzahlmesser – beim Granada selbstverständlich.

Der Granada mit dem sportlichen Flair eines Coupes und der Geräumigkeit einer fünfsitzigen Limousine.

Das Cockpit: großzügig, durchdacht, vornehm. Einzelsitze mit fester Seitenführung und exakt auf die Fahrzeugfederung abgestimmter Polsterung: anatomisch richtig. Das bedeutet entspanntes, gelassenes, ermüdungsfreies Fahren – sicheres Fahren also.

Auch Instrumentengruppe und Bedienungshebel tragen dazu bei: Alles ist souverän zu überblicken und bequem zu erreichen. Handbremse und Schalthebel liegen hand-

lich und griffig auf der Mittelkonsole. Ein einziger Hebel links an der Lenksäule erfüllt fünf Funktionen: Blinker, Fernlicht, Lichthupe, Parkleuchten und den Zweistufen-Scheibenwischer.

So anspruchsvoll und wohldurchdacht diese Innenarchitektur auch ist – das eigentliche Granada-Erlebnis ist seine Fahrkultur. Auf den Seiten 16 und 17 zeigen wir, worauf es beruht. Doch erfahren können Sie es nur selbst. Und das sollten Sie sich einmal gönnen – probeweise als Gast Ihres Ford-Händlers.



Der Granada-Turnier. Ein Globetrotter mit dem Luxus einer fünften Tür.

Denken Sie an eine elegante Sechszylinderlimousine. Aber denken Sie noch etwas weiter. An den Luxus räumlicher Freizügigkeit, der bis zum Heck reicht. Und der in einer fünften Tür seinen logischen Abschluß findet. Das ist der Granada Globetrotter.

Die Freizügigkeit dieser Luxus-Limousine mit fünf Türen ist maßgeschneidert für jene anspruchsvollen Individualisten, denen auch unterwegs viele Dinge unentbehrlich sind. Die samstags mit Büchern, Hunden, Hobbys und allem, was sonst noch dazugehört, ins Ferienhaus aufbrechen. Die sich nicht gern von ihrem Auto vorschreiben lassen, was

Limousinenkomfort . . .



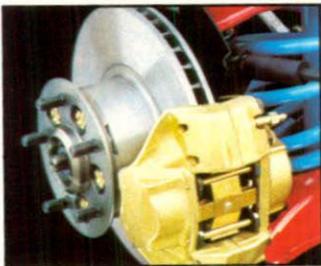
. . . mit einer fünften Tür im Heck.

mitkommt und was zu Hause bleiben muß. Die aber niemals auf die luxuriösen Annehmlichkeiten eines Automobils der internationalen Spitzengruppe verzichten würden.

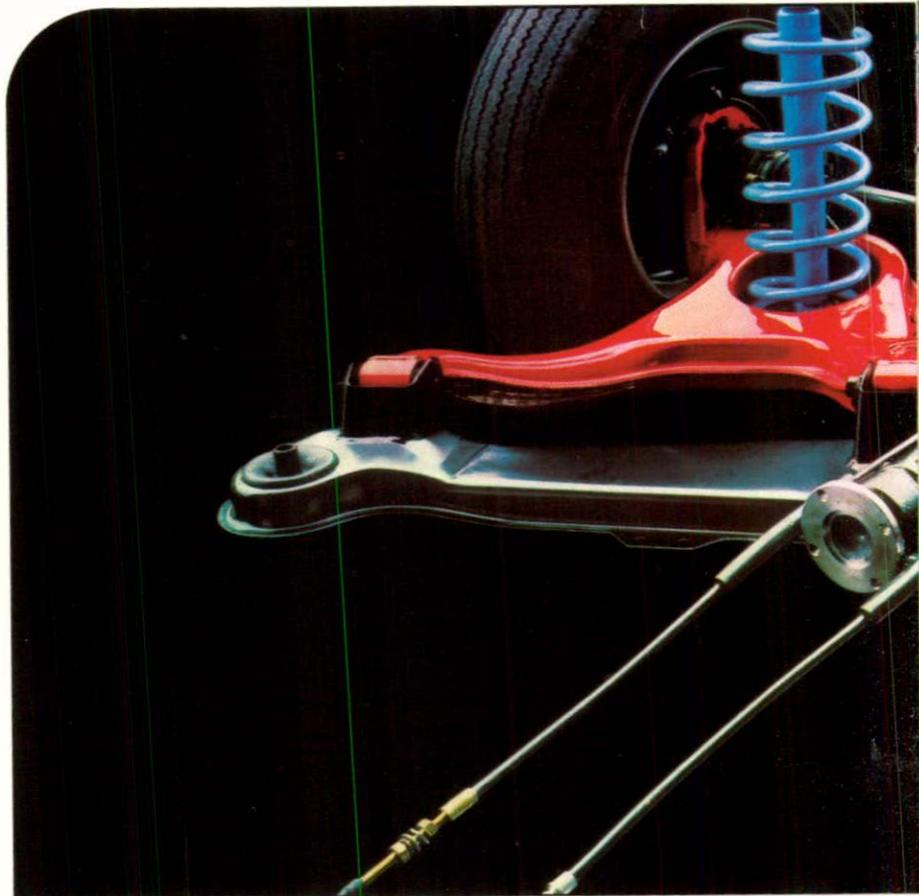
Der Freizeit-Granada ist motorisierbar mit 108 PS (serienmäßig) oder mit 138 PS. Außerdem gegen Mehrpreis ausgestattet mit Servolenkung, Getriebeautomatik, Hub-Kurbeldach . . .

Das Granada-Fahrwerk: Komfortabel. Leise. Und schneller als das schnellste Granada-Triebwerk.

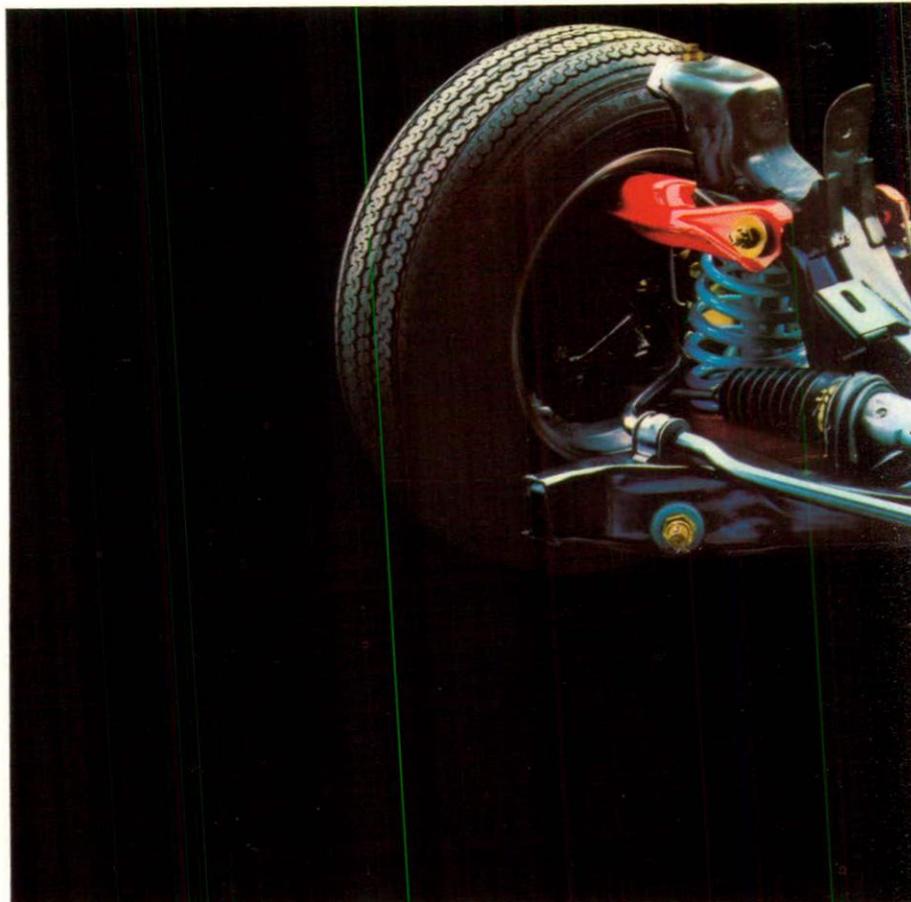
Der 3,0-Liter-V6 leistet geschmeidige 138 PS.



Innenbelüftete
Scheibenbremsen
vorn beim Granada
mit 2,6-Liter-
und 3,0-Liter-Motor.



Die Granada-Hinterachse.



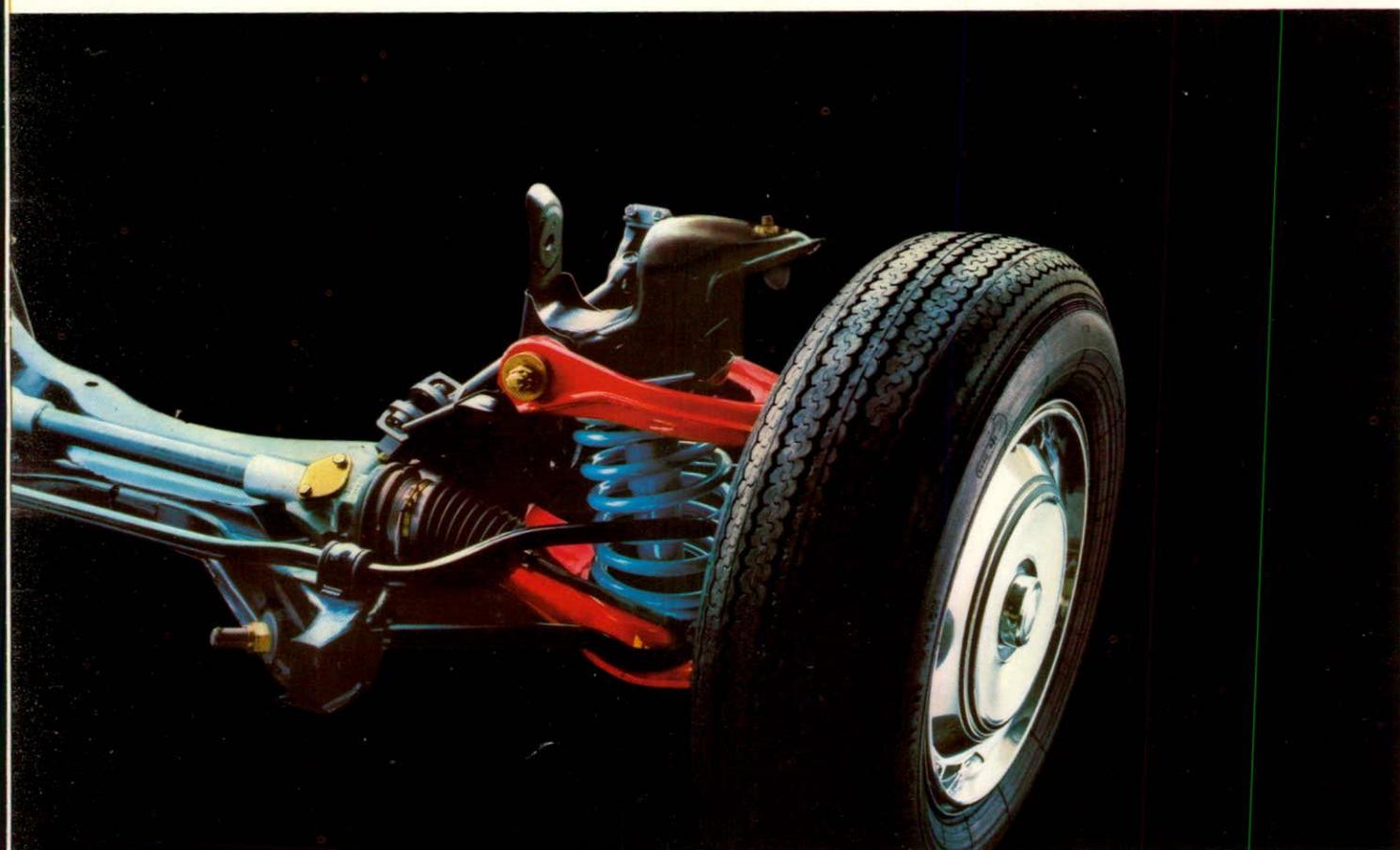
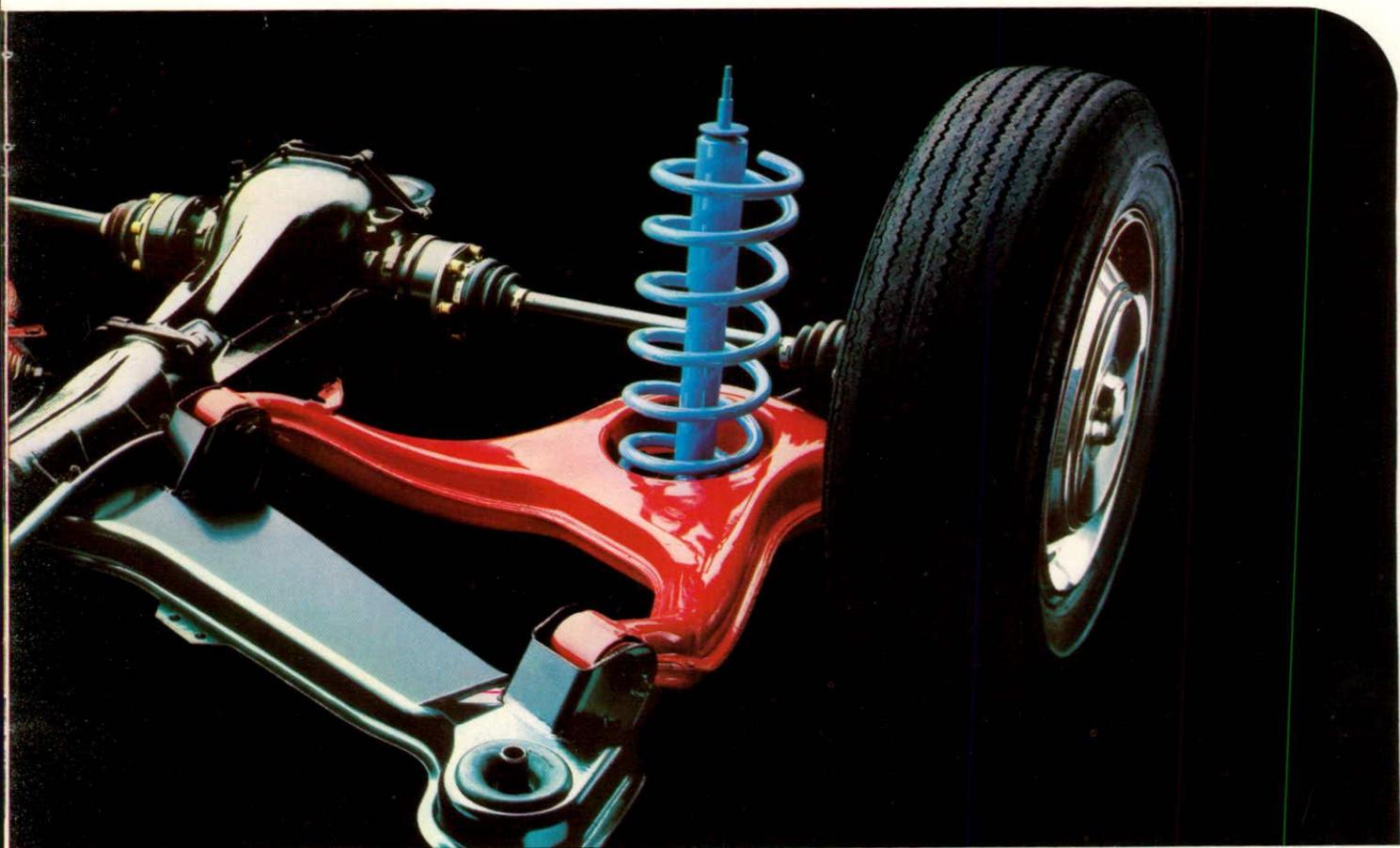
Die Granada-Vorderachse.

Leise. Richtungsstabil. Stoßfrei. Spurtreu. Bodenkontaktsicher. Ein Höchstmaß dieser Eigenschaften charakterisiert den Granada.

Und das ist etwas wirklich Neues. Denn so aufwendig, auch in dieser Klasse, ist nicht jedes Fahrwerk konstruiert.

Vorder- und Hinterachse als eigenständige, servicefreundliche Einheiten. Alle Räder einzeln aufgehängt und exakt geführt: vorn von je zwei Querlenkern und einem Querstabilisator, hinten von zwei stabil dimensionierten Schräglenkern. Das Differential ist Teil der gefederten Massen. Federn und Stoßdämpfer haben keine Radführungsfunktion mehr: sie können sich ganz aufs Federn und aufs Dämpfen konzentrieren.

Das Granada-Fahrwerk: Aufwendig. Schnell. Sicher. Kultiviert. Das eigentliche, das wahrhafte Granada-Erlebnis.



Extras. Der Unterschied zwischen Granada und Granada GXL.

Der Unterschied zwischen Granada und Granada GXL ist eine Frage Ihrer Ansprüche. Der GXL ist der Granada, der schon alles das serienmäßig hat: Servolenkung, Getriebeautomatik, Verbundglas-Windschutzscheibe, getöntes Glas rundum, kunstlederbezogenes Dach, das neuartige Hub-Kurbeldach, UKW-Radio mit Hecklautsprecher... Sie brauchen nur noch die PS zu bestimmen. Sollen es mehr sein als die serienmäßigen 108 PS? 125 PS oder 138 PS?

Der Granada überläßt es Ihnen, jedes dieser Extras einzeln zu wählen. Vielleicht interessiert Sie nur das Hub-Kurbeldach, das Sie entweder ganz normal nach hinten kurbeln oder hinten hochstellen können. Oder Sie wählen nur die Servolenkung. Oder die Servolenkung und die Getriebeautomatik. Oder mit Vorausblick auf den nächsten heißen Sommer getöntes Glas rundum.

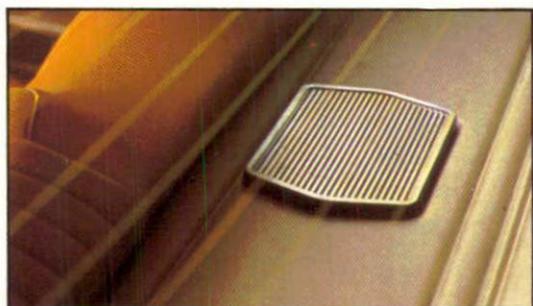
Im „Granada“ ist Platz für jede individuelle Kombination.



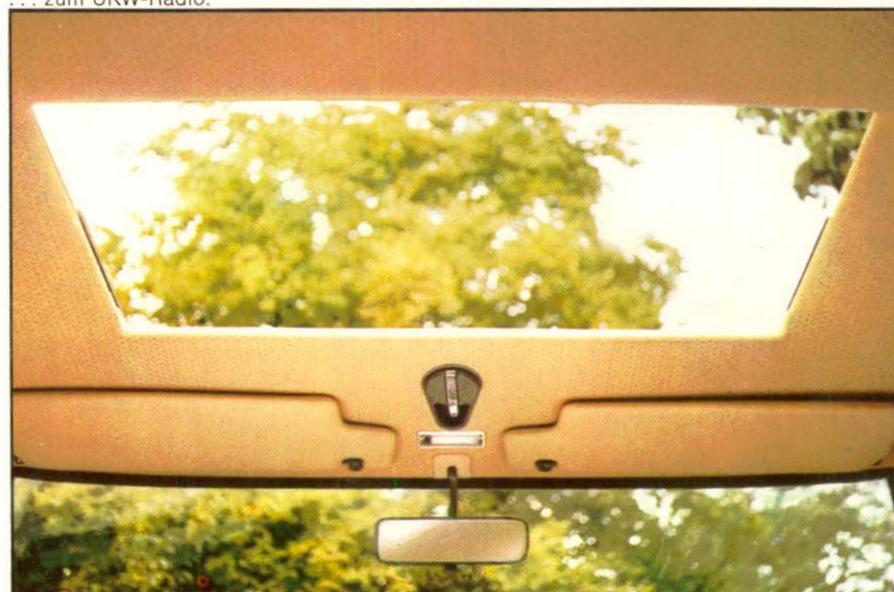
Ford-Vollautomatik mit griffigem Mittelwählhebel.



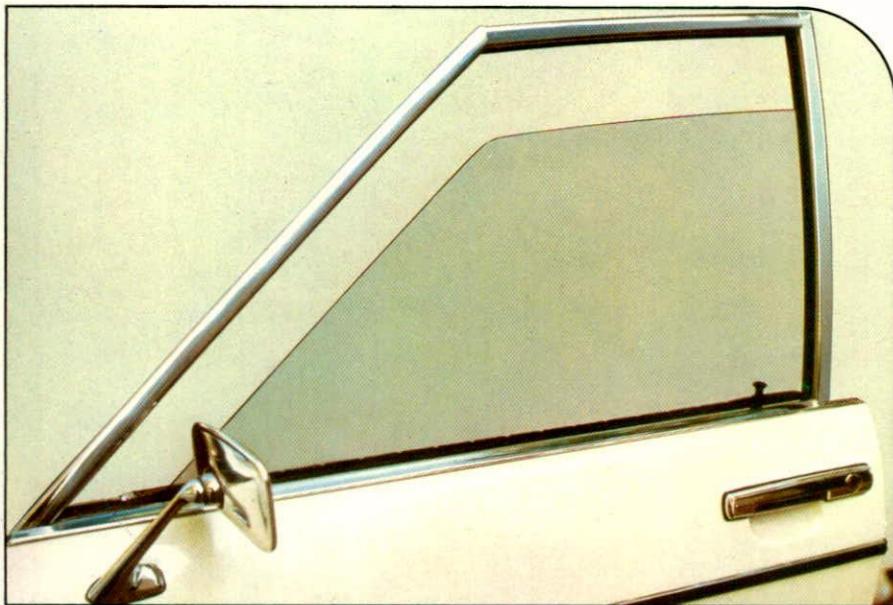
... zum UKW-Radio.



Zweiter Lautsprecher im Heck...



Stahlkurbeldach...



Getöntes Glas rundum.



Heizbare Heckscheibe.



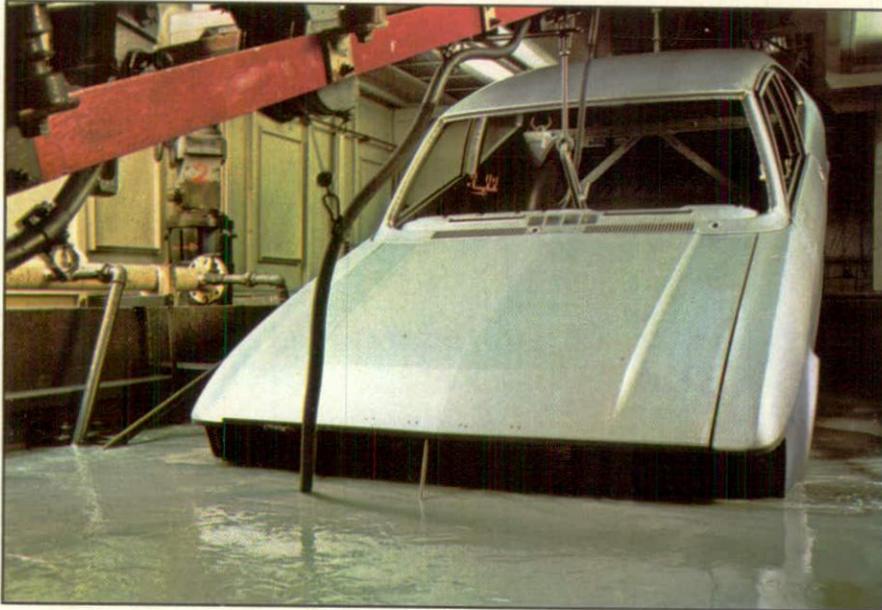
... hinten hochstellbar.



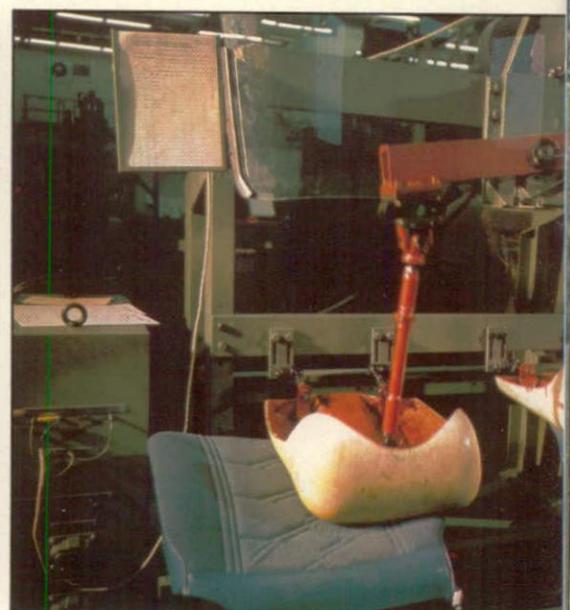
Granada GXL-Schriftzug am Heck.



Der Ford Diagnostic-Service-Stand.



Grundieren im Elektrotauchbad.



Schwergewichtstest für Sitzpolster.

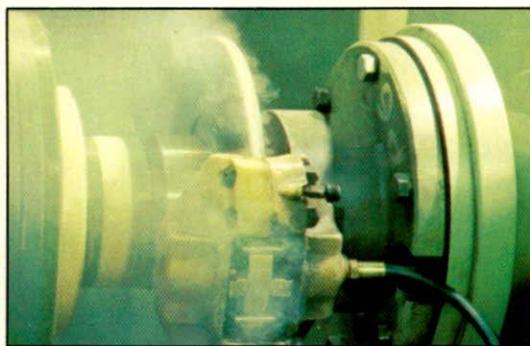
Qualität und Service: Die Selbstverständlichkeit des Großen.



An ein Auto seiner Klasse werden die Maßstäbe der Spitzenklasse angelegt. In jeder Hinsicht. Der Granada hat vielleicht die härteste Reifeprüfung hinter sich gebracht, die man einem neuen Auto zumuten kann. Die Phantasie der Testingenieure im Ford-



Der exakte Zustandsbericht.



Scheibenbremsen-Test bis zum Glühen.

Entwicklungszentrum Merkenich und auf dem Ford-Versuchsgelände Lommel war unerschöpflich im Erfinden immer neuer, raffinierter Testmethoden.

Die gleiche kompromißlose Sorgfalt, die keine schwachen Stellen durchgehen läßt,

kennzeichnet auch die Art, wie der Granada gebaut wird. Unter den kritischen Augen von vielen Inspektoren, die täglich die Produktion aller Modelle prüfen, kontrollieren und überwachen.

Jedes Granada-V6-Triebwerk hat einen ausgiebigen Prüfstandslauf hinter sich, bevor es eingebaut wird. Getriebeprüfung. Bremsenprüfung. Materialprüfung aller Einzelteile.

So zum Beispiel erhält der Granada seinen witterungsbeständigen Lack: Die gereinigte Metalloberfläche wird zunächst mit einer Phosphatschicht überzogen und dann im Elektrotauchbad mit einer dichten Grundierung versiegelt. Anschließend wird wiederum in einem elektrostatischen Verfahren bei 10000 Volt ein rosthemmender Spritzfüller aufgetragen. Die vierte und letzte Schicht – der kratzfeste, lichtbeständige Acrylic-Lack – vollendet den Witterungsschutz des Granada.

So gewissenhaft der Granada entwickelt, getestet und gebaut wird, so gewissenhaft wird er bei Ihrem Ford-Händler auch gewartet. Der moderne Ford Diagnostic-Service arbeitet mit modernen elektronischen Meß- und Prüfsystemen. Diese Geräte sind unbestechlich. Das Ergebnis wird in einem exakten Zustandsbericht festgehalten und dem Wagenbesitzer vorgelegt. Danach weiß er genauestens Bescheid über den Zustand seines Autos. Und falls sich wirklich einmal eine Unregelmäßigkeit zeigt, dann bestimmt der Besitzer, was er sofort erledigt haben möchte. Und was noch ein paar Kilometer Zeit hat. Ford Diagnostic-Service – das ist sozusagen die kontrollierte Kontrolle.

Granada-Technik in Zahlen.

Motor	Sechszylinder Viertaktmotor in 60°-V-Form, hängende Ventil-anordnung, Startautomatik, Wasserkühlung, Druckumlauf-schmierung mit Hauptstromölfilter.	Hubraum: Bohrung/Hub: Leistung bei: Drehmoment/bei: Verdichtung: Vergaser:
Getriebe		Mechanisches, vollsynchronisiertes Viergang-Getriebe, 1 Rückwärtsgang, Mittelschaltung, Automatisches Getriebe mit Drehmomentwandler, 3-Planeten-Getriebe, Ölkühler, Mittelwählhebel.
Fahrleistungen		Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: mech. Getriebe: autom. Getriebe: Höchst- und Dauergeschwindigkeit: mech. Getriebe: autom. Getriebe: Kraftstoffverbrauch für 100 km nach DIN: mech. Getriebe: autom. Getriebe:
Fahrwerk	Antrieb: Radaufhängung vorn: und Federung	Hinterradantrieb Einzelradaufhängung an Doppel-querlenkern, Schraubenfedern, Zugstreben, Querstabilisator und doppelwirkende Teleskop-Stoßdämpfer hinten: Einzelradaufhängung an Schräg-lenkern, Schraubenfedern und doppelwirkende Teleskop-Stoßdämpfer Bereifung und Felgen:
Maße und Gewichte*	Länge: Breite: Höhe: Radstand: Spurbreite: Leergewicht: Nutzlast: Zul. Gesamtgew.: Anhängelast gebremst: Anhängelast ungebremst: Kofferrauminhalt: Laderaumvolumen: Zul. Dachlast:	2tür./4tür./Coupe/Turnier 2tür./4tür./Coupe/Turnier 2tür./4tür./Coupe/Turnier 2tür./4tür./Coupe/Turnier vorn/hinten 2tür. - mech./autom. 4tür./Coupe - mech./autom. Turn. - mech./autom. 2tür. - mech./autom. 4tür./Coupe - mech./autom. Turn. - mech./autom. 2tür./4tür./Coupe/Turnier 2-/4tür./Coupe - mech./autom. Turn. - mech./autom. 2-/4tür./Coupe - mech./autom. Turn. - mech./autom. 2tür./4tür./Coupe Turn. - Rücksitzlehne stehend/vorgeklappt Lim./Turn.:
Füllmengen		Kraftstoffbehälter: Lim./Turn.: Kühlsystem einschl. Heizung: Ölwechselmenge einschl. Filter:
Elektrische Anlagen		12-Volt-Drehstrom-Anlage, Batterie: 55 Ah. Drehstromlichtmaschine: 35 Ah.

*Die Gewichte des Granada GXL Viertürers/Coupes liegen jeweils um 35 kg über denjenigen der entsprechenden Granada-Modelle. Dementsprechend reduzieren sich die Nutzlastwerte des GXL ebenfalls um 35 kg.

Die Technik der Geräuschisolierung beim Granada ist ein Thema für sich. Die in sich geschlossenen Einheiten von Vorderachse und Hinterachse sind nicht nur servicefreundlich. Sie ermöglichen es den Konstrukteuren, ein wirksames System der Geräuschisolierung zu realisieren. Beide Achseinheiten sind an den Verbindungsstellen durch dicke Gummizwischenlager gegenüber der Karosserie isoliert. Dieses in die Gesamtkonzeption integrierte Isolierungssystem verhindert, daß Fahrgeräusche in den Innenraum weitergeleitet werden.

Dazu kommt, daß Heizung, Gebläse und Scheibenwischerantrieb als weitere Geräuschquellen aus dem Innenraum in den Motorraum verbannt sind.

In einem Granada herrscht kultivierte Ruhe, auch auf unkultivierten Straßen.



2274 ccm
90,0/60,1 mm
108 PS/5000 U/min
18,0 mkp/3000 U/min
8,75 : 1
Doppelvergaser

2520 ccm
90,03/66,8 mm
125 PS/5000 U/min
20,5 mkp/3500 U/min
8,75 : 1
Doppelvergaser

2945 ccm
93,67/72,42 mm
138 PS/5000 U/min
24,0 mkp/3000 U/min
8,9 : 1
Doppelvergaser

2tür./4tür./Coupe/Turnier
13,1/13,1/13,1/14,5 s
16,0/16,0/15,9/17,5 s

2tür./4tür./Coupe
11,4/11,4/11,4 s
13,5/13,5/13,5 s

2tür./4tür./Coupe/Turnier
10,4/10,4/10,4/11,1 s
12,7/12,7/12,7/13,6 s

164/164/164/164 km/h
159/159/159/159 km/h

175/175/175 km/h
170/170/170 km/h

182/182/182/182 km/h
177/177/177/177 km/h

10,8/10,8/10,7/10,8 (S)
11,9/11,9/11,8/11,9 (S)

10,6/10,6/10,5 (S)
11,5/11,5/11,4 (S)

11,5/11,5/11,4/11,2 (S)
12,4/12,4/12,3/12,0 (S)

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Sicherheitslenksäule.
Wendekreis: 11,2 m
Bremsanlage: Hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit selbstnachstellenden Scheibenbremsen vorn (innenbelüftet ab 2,6 l) und selbstnachstellenden Trommelbremsen hinten, Bremskraftverstärker, Mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend.

6,95 S 14 - 4 PR auf 5 1/2" x 14-Felge
7,35 S 14 - 6 PR auf 5 1/2" x 14-Felge
(Turnier)

175 SR 14 (Stahl) auf 5 1/2" x 14-Felge

175 SR 14 (Stahl) auf 5 1/2" x 14-Felge (autom. Getriebe)
175 HR 14 (Stahl) auf 5 1/2" x 14-Felge (mech. Getriebe)
185 HR 14 (Stahl) auf 5 1/2" x 14-Felge (bei Turnier mit mech. Getriebe)
185 SR 14 (Stahl) auf 5 1/2" x 14-Felge (bei Turnier und autom. Getriebe)

4572/4572/4572/4674 mm
1791/1791/1791/1791 mm
1413/1413/1389/1437 mm
2769/2769/2769/2769 mm
1511/1537 mm
1310/1330 kg
13/30/1350 kg
1375/1375 kg
505/485 kg
485/465 kg
555/555 kg
1815/1815/1815/1930 kg
1200/1200 kg
890/1070 kg
650/650 kg
680/680 kg
690/690/752 l
1,18/2,18 m³
75 kg/100 kg

4572/4572/4572 mm
1791/1791/1791 mm
1413/1413/1389 mm
2769/2769/2769 mm
1511/1537 mm
1335/1340 kg
1355/1360 kg
—
495/490 kg
475/470 kg
—
1830/1830/1830/— kg
1350/1500 kg
—
650/650 kg
—
690/690/752 l
—
75 kg

4572/4572/4572/4674 mm
1791/1791/1791/1791 mm
1413/1413/1389/1437 mm
2769/2769/2769/2769 mm
1511/1537 mm
1365/1370 kg
1385/1390 kg
1430/1430 kg
495/490 kg
475/470 kg
555/555 kg
1860/1860/1860/1985 kg
1500/1500 kg
1340/1500 kg
680/680 kg
710/710 kg
690/690/752 l
1,18/2,18 m³
75/100 kg

66/62 l
10,2 l
4,25 l

66 l
10,2 l
4,25 l

66/62 l
11,4 l
5,00 l
Große Inspektion und Ölwechsel
alle 10.000 km.





Ford weist den Weg

