



To je granada, ne taunus!

**FORD
GRANADA**

NOV KROJ

**Z novo obliko spominja na taunus –
Odslej tudi z dizelskima motorjema –
Uradna premiera bo na frankfurtskem
salonu**



Armaturna plošča naj bi bila predvsem uporabnejša

«ghia» sodi osrednja ključavnica, da voznik z enim gibom zaklene vsa vrata, pomično streho in prtljajnik.

Motorjev je devet: 1,7-litrska s 70 in 73 KM in V obliko, dvolitrski štirivaljni (99 KM), 2,0, 2,3 in 2,8-litrski šestvaljniki, med katerimi je najmočnejši 2,8-litrski 2,8 i, ki zmore 160 KM – pa še dva dizla, ki so ju v nos granade posadili zaradi računice, da je bilo lani prodanih v Evropi četrť milijona dizelskih osebnih avtomobilov.

Dizla sta 1,9 in 2,1-litrska s 54 in 63 KM pri 4500/min. Sposodili so si ju pri Peugeotu in ju prilagodili lastnim zahtevam.

Zmogljivosti granad ostajajo približno takšne, kot smo jih bili vajeni odslej, torej bodo ti avtomobili dosegali – po tovarniških podatkih – od 145 do 194 km na uro, dizla pa 130 oziroma 137 km na uro.

Več o tem, kakšne so nove granade in koliko zmorejo, bomo pisali, ko bomo sedli k njihovim volanom. To bo na testni dan v Hokenheimu in kmalu zatem, ko jih bomo dobili na test.

M. ČESENJ

Odkar so, 9. marca 1972, naredili prvo granado, so jih predali skoraj devetsto tisoč. Igrali so na karto velikega avtomobila in račun se je obnesel. Kupci vedo: granada je družinski avto; granada je poslovni avto; granada je lahko tudi športna limuzina za divjake. In Ford postreže s številko: vozniki granad prevozijo na leto za 28 odstotkov več kilometrov od evropskega povprečja. Torej je granada tudi udoben avtomobil za dolge razdalje.

Tako tovarniška reklama, ki ima zdaj še en adut: granada je pomlajena, večja, udobnejša – torej nova in boljša!

Kaj vse je res in kaj ne, bomo zvedeli, ko jo bomo preskusili. Za zdaj velja: granada je – brez metra, le na oči – zelo podobna taunusu, na videz modernejša pa malce manj bogataška, kot je bila doslej. Po pošti je prišlo poročilo, kako so jo snovali: vsak vogal, vsak okrasek, vsak delček posebej. In vse skupaj v vetrovniku pa na posebnih testnih mizah in progah. Samo snovanje klimatske naprave je stalo tovarno 15 milijonov mark. Rezultat: pri mestni hitrosti se zrak v prostoru za potnike zamenja trikrat v minuti in ogrevanje notranjosti je za tretjino boljše, kot je bilo doslej. Zlobnež, ki je v službi pri Oplu, je dodal:

«Za ta denar bi pri nas vgradili sonce in luno!»

Škodoželjnej!

Toda Fordovci so bili tokrat temeljiti tudi pri ostali opremi: notranjost je lepša, prostornejša, pogled na armaturno ploščo obeta, da je vozniku vse zelo pri roki.

K najdražjemu paketu opreme



Nos in zadek – oba sta nova