

2000 Imaj: Luxus und Leistung

Kunst und Wissenschaft

20. März 2000 – Die High-Tech-Studie Cadillac Imaj, die erstmalig auf dem Genfer Automobilsalon 2000 vorgestellt wurde, führt Cadillacs Philosophie – die Synthese aus Kunst und Wissenschaft – auf die nächsthöhere Stufe: als Luxuslimousine mit Allradantrieb, "sagenhafter" Leistung und mit beispiellosen technischen Neuerungen.

Mit seinen klaren Linien und scharfkantigen Formen ist der Imaj ein direkter Nachfahre des Evoq, einer 1999 vorgestellten Roadsterstudie, die den ersten Prototyp von Cadillacs Vision eines Hybriden aus Kunst und Wissenschaft verkörperte.

Nach Aussage von GM Vice President und Cadillac-Generaldirektor John F. Smith "führt der Imaj die technischen Hauptmerkmale von Cadillac, nämlich präzise Allwettersteuerung, aktive Sicherheit und Infotainment, in einer Luxuslimousine der Spitzenklasse auf einem höheren Niveau fort". Smith weiter: "Der Imaj wandelt die traditionelle Luxusformel eines schweren, langen Fahrzeugs mit hohem Verbrauch in ein spritziges, zweckmässiges Fahrzeug mit vertretbaren Anforderungen um. Er ist so flexibel, funktional und leistungsstark, dass er als Chauffeur-Limousine in der Woche und als Privatfahrzeug am Wochenende gefahren werden kann".

Von aussen präsentiert sich der Imaj mit facettenartigen, reinen Formen, die an einen Diamanten erinnern sollen und durch scharfgeschliffene Kanten betont werden – vom Lamellendach zu den integrierten aerodynamischen Front- und Heckplatten.

Unter der Motorhaube sitzt eine aktualisierte Version des Northstar V8-Kompressormotors, der sein Debüt im Evoq gab. Mit Merkmalen wie der Ladeluftkühlungseinheit und variabler Ventilsteuerung bringt es der verbesserte Northstar-Motor auf 425 PS. Die Kraft wird über das brandneue Fünfgang-Automatikgetriebe an alle vier Räder übertragen.

Cadillacs Stolz – das Infrarot-Nachtsichtsystem "Night Vision" – darf im Imaj nicht fehlen und liefert dem Fahrer Einblick in die Umgebung vor und hinter dem Fahrzeug. Sensoren, die auf Hindernisse aufmerksam machen, und Heckkameras anstelle von Rückspiegeln erleichtern das Rückwärtsfahren.

Der Aluminiumrahmen (Space-Frame) sorgt für geringe Masse und ein starres Fahrgestell. Die pannensicheren "Run-Flat"-Reifen Goodyear EMT, die 20-Zoll-Magnesiumräder, das Delco ABS-System, die Schlupfregelung und die Brembo-Bremsen werden aktiv von der modernen Fahrdynamikregelung der neuen Generation "StabiliTrak" gesteuert.

Im Inneren zeigt sich der 5,10 m lange Imaj von seiner luxuriösesten Seite und integriert moderne Technik auf kunstvolle Weise. Auf dem Weg zur nächsten Besprechung kann es sich der Chef auf den hinteren Plüschsitzen bequem machen und umgeben von Mobiliar, wie es sonst nur in der ersten Klasse von Flugzeugen zu finden ist, sofort seiner Arbeit nachgehen. Ein Freisprech-Handy gehört dabei genauso dazu wie die Möglichkeit, E-Mails zu empfangen und an Dokumenten zu arbeiten.

Am Ende des Arbeitstages kann er dann den Fahrer nach Hause schicken und sich selbst ans Steuer setzen, um einen Ausflug in die Berge zu unternehmen oder sich bei der Fahrt entlang der Küste zu entspannen.

Verstellbare Pedale, Sitze, Lenkung und eine Bildschirmanzeige in Augenhöhe schaffen nach Ansicht von General Motors gemeinsam mit den Bedienelementen am Lenkrad und der Shift-by-Wire-Gangschaltung eine ideale Fahrumgebung mit absoluter Kontrolle durch den Fahrer. Die adaptive Geschwindigkeitsregelung stellt das Fahrtempo auf der Autobahn auf die Geschwindigkeit vorausfahrender Fahrzeuge ein, während das Front- und Heckradar das Manövrieren in schmale Parklücken erleichtert.

Der Zugang zum Fahrzeug wird durch eine elektronische Zentralverriegelung, die auf Fingerdruck reagiert, überwacht. Für zusätzliche Sicherheit im Fahrzeuginneren sorgen die intelligenten Airbags, darunter Seiten-Airbags im gesamten Fahrzeug. Jeder Sitz ist komplett verstellbar und kann beheizt und belüftet werden. Die Rücksitze lassen sich nach hinten umlegen und sind mit komfortablen Fussstützen ausgestattet. Jeder Sitz verfügt über eigene Klimasteuerungen, E-Mail-Zugang und einen von IBM und Delphi entwickelten LCD-Bildschirm mit Funktionen zum Abspielen von DVD, zur Navigation und Unterhaltung.

In die Kopfstützen eingebaute Lautsprecher übertragen den Sound der Bose-Stereoanlage. Das GM-Navigationssystem OnStar und vier separate Handys sind ebenso an Bord. Alle Daten werden über den Zentralserver "Communiport" empfangen, der erstmalig im Evoq vorgestellt wurde.

Die Kombination aus europäischen Designideen und dem für Cadillac typisch amerikanischen Markencharakter soll einmal mehr zeigen, dass sich Cadillac auf dem Weg zu einer globalen Luxusmarke befindet.

Im Sinne dieser Entwicklung ist Cadillac nicht nur Partnerschaften mit IBM, Delphi und Bose eingegangen, sondern hat sich auch an den weltweit anerkannten italienischen Juwelier Bvlgari gewandt, der die modularen Aluminiumgepäckstücke, eine luxuriöse Spezialuhr und die ausgefallenen Armaturen der Fahrzeugstudie liefern wird.

In wenigen Monaten vom Zeichenbrett zur Messe

Im Sommer 1999 wurde die Entwicklung einer ausgefallenen viersitzigen und viertürigen Limousine als Ergänzung zum Zweisitzer Evoq beschlossen, die rechtzeitig zur Enthüllung auf dem Genfer Automobilsalon 2000 fertig sein sollte. Ziel war es, nicht einfach nur einen viertürigen Evoq zu bauen, sondern ein neues Auto von Grund auf zu konzipieren, das sich an die originelle Formgestaltung des Evoq anlehnt.

Dach aus elektrochromen Glaslamellen

Das Dach besteht fast vollständig aus elektrochromem Glas, das im ausgeschalteten Zustand undurchsichtig und sicher ist. Auf Schalterdruck wird das Glas durchsichtig und lässt die Sonne herein. Das Dach besteht aus lamellenartigen Teilen, die von jedem Fahrgast geöffnet werden können, um frische Luft hereinzulassen.

Der Spezialboden des grossen Kofferraums lässt sich zwecks Ein- und Ausladen automatisch über den Karosserieaufbau herausfahren. Der Kofferraumdeckel hebt sich senkrecht nach oben und bewegt sich um die Heckscheibe herum. Er öffnet und schliesst sich automatisch, genau wie die Hintertüren, deren Scharniere so an der Karosserie befestigt sind, dass die Türen heraus- und nach hinten fahren, was das Ein- und Aussteigen wesentlich erleichtern soll.

Die Vordertüren sind mit Scharnieren an den vorderen Dachsäulen befestigt und fahren ebenfalls erst ein Stück heraus, ehe sie aufschwingen. Alle Türen werden durch ein elektronischen System, das auf Fingerdruck reagiert, verriegelt und entriegelt.

Komfort des Computerzeitalters

Alle Sitze, die gemeinsam mit Lear entwickelt wurden, sind voll verstellbar und mit Tasten zur Bedienung der Klima-, Audio- und Videoanlage sowie mit Anschlüssen für Kopfhörer und Mobiltelefon ausgestattet (aus Sicherheitsgründen können die Schaltanlagen jedes Sitzes einzeln vom Fahrer ausgeschaltet werden). Jeder Sitz ist beheizt und belüftet, um genau die richtige Atmosphäre zu schaffen. Der Fahrersitz ist mit verstellbaren Pedalen und einer verstellbaren Lenksäule ausgestattet. Für das Chauffeur-Modell wurden einstellbare Fussstützen an den Rücksitzen angebracht, die sich nahezu vollständig nach hinten umlegen lassen, was Fahrgästen, die einen langen Flug hinter sich haben und lieber ein Nickerchen machen möchten statt zu arbeiten, sehr entgegenkommen dürfte.

Die vorherrschende Farbe im Fahrzeuginneren ist ein helles Magnolienweiss, abgesetzt mit dunkelblauen Akzenten. Eine Kombination aus gebürstetem Aluminium und Aluminiumrahmen an den vorderen Dachsäulen, Türrahmen und anderen Stellen geben dem Auto ein High-Tech-Aussehen, das durch Kontraste aus hellem Ahornholz ergänzt wird, das sich wie eine Augenbraue über das Armaturenbrett legt oder die Türunterseiten akzentuiert.

"Obwohl der Imaj eine Fahrzeugstudie ist", so Tom Kearns, "verkörpert er doch unsere Bemühungen, ein Fahrzeug zu entwickeln, das eine Vorschau auf den nächsten logischen Schritt von Cadillac auf dem Markt bietet. Und dies wurde aus einer globalen Perspektive heraus bewerkstelligt."

"Der Entwicklung von Cadillac zur amerikanischen Luxusmarke mit weltweitem Appeal steht nichts mehr im Wege", meint John F. Smith.

Motor Bauart / Zylinderzahl: V8 Details: Kompressormotor mit 32 Ventilen Hubraum: 4.293 ccm max. Leistung: 317 kW (425 PS) bei 6.400 U/min max. Drehmoment: 542 Nm bei 4.000 U/min	Masse und Gewichte Leergewicht: keine Angaben Länge: 5.100 mm Breite: 1.900 mm Höhe: 1.420 mm Radstand: 3.085 mm Spurweite 1.628 mm
--	--

Quelle: GM Presstext