

●資料

アメリカのタクシー用試作車

Taxi Project in U.S.A

この資料は New York の The Museum of Modern Art 発行の "The Taxi Project" 1976 を、抜粋、翻訳したものである。

序言

Emilio Ambasz *

タクシーは、都市交通の恵まれない主役である。タクシー産業は、国内輸送システムの重要な部分を占め、都市内交通の基本要素である。米国においては、170,000台内外のタクシーが就役して、3400ヶ所の都市、町村などで、年間に、25億人の乗客に利便を与え、年間総収入22億ドルをあげている。ニューヨーク市だけでも、タクシーは、1日に800,000人を運び、その収入は都市輸送局のそれを上廻っている。

米国においては、タクシーとしては、標準型6人乗りセダンが代表的である。この車種は、家族で利用するとき、都市および農村用には、好適であるが、混雑した都市環境内では不便である。また、就役時間の約半分は運転手のみが乗っており、ニューヨーク市の例では、平均占有人数は1.5人である。経済的、生態学的に見て、能力と実際輸送人数とのこのような不均衡は困った問題である。これに加えて、高排気量、動力高消費量、駐車、および走行中の占有面積が多いという問題がある。タクシーは、唯一の都市交通車でありながら、目的に完全に適合して設計された車ではないということになる。

都市交通の高率機動性への要求が熾烈化し、現在目的に完全に対応する自動車の設計のないことから、ニューヨーク市の Museum of Modern Art (以下美術館と呼称) は、その Department of Architecture and Design を担当部署として、いわゆる Taxi Project を提案し、これを組織した。美術館の目的は、米国の職業的タクシー運転手によって試験のできる実用試作車を、自動車産業と協力して製作するにあった。

美術館は、Taxi Project に対し、

*The Museum of Modern Art 設計部長
Taxi Project 役員

最大限に広く、米国民の参加を要請した。Ford, General Motors, Chrysler, および American Motors にまず接近し、Mack Trucks, Checker Motors および自動車直接生産会社が、これに続いた。さらに、エンジン、農業用車、建設用車の設計に関係のある主要な米国会社などと連絡した。その結果は、全面参加拒否であった。このため、米国運輸省は、都市公衆輸送局 (UMTA) を担当部署として、公開入札により、2社の米国会社に低公害タクシー用自動車を創作させることとし、その資金を調達した。この車は UMTA により para-transit-vehicle と命名された。入札契約会社は American Machine and Foundry (AMF) と、Steam Power Systems (S P S) とであった。また、市場がうけつけられ、米国内でこの種のタクシー車を大量生産することを前提として、欧州の製造会社を招聘することにし、Volvo および Volkswagen がこれに応じた。Alfa Romeo は、欧州市場で、独力をもって、タクシー車を開発することになった。このAlfa試作車も、Taxi Project の中に含まれている。

参加会社の、実用試作車設計に対して払うべき考慮要素は、運転手の安全性と快適性、乗客の利用容易性、および貨物の積卸しの容易性である。フリート所有者は、運営上および整備上の効率と経済性を望む。乗客は、乗心地と便利さ、乳母車を押した母親が利用しうる広さ、身体障害者の車椅子による利用可能性を望む。都市は、汚染低減、および交通混雑緩和に効果のある設計を望む。

美術館に、提出されたタクシー車は以上の諸要求を満たし、現在の経済情勢の制約の中で、十分に実用に供しうる車であり、現在の産業の力により、合理的な価格で生産ができ、

経済的に運転できる車である。

もちろん、タクシー車は、公衆輸送問題の万能的解決方法ではないが、このプロジェクトによって明らかのように、この手段によれば、都市輸送の面において、多大な現状の改善をもたらすことができるのである。

米国運輸省

Para-Transit Vehicle Project について

個人所有乗用車と標準公衆輸送車とのあいだには、都市用自動車、バン、および都市交通の諸目的用のタクシー等が存在する。これらの自動車の行なうサービスを para-transit と呼ぶ。これは、個人所有乗用車の代りをつとめる手段であり、本格的な公衆輸送手段を手近かに持たない人々、移動の不自由な老令者及び身体障害者には、重要不可欠な輸送手段である。このほかに para-transit は、固定路線バスおよび鉄道を援助して連絡サービスを行なうが、このサービスの利用者はますます増加し、利用区域も拡大している。しかし para-transit が利用している自動車の大多数は、現在利用されているような目的のために設計されておらず、最適なものであるとはいえない。

この para-transit 用車のうちの最大の割合を占めるタクシー車は、現在のところ個人用乗用車を少し修正したものであり、設計は外観に重点が置かれ、機能は無視されている。過去10~20年にわたり、乗用車は年ごとに、背が低く、細長く、目を喜ばす外観となってきたが、それと同時に、乗り降りはいよいよ困難となってきている。そのため、老令者の人々、身体障害者の人々には、タクシーの利用が極めて困難になっているのである。

これらの不自由な人々への考慮が、

1973年6月15日付の歳出予算委員会報告で発表され、改良型で、有効で、無音、無汚染なタクシーの開発用として、基金が割当てられた。これが、米国運輸省の都市公衆輸送局(UMTA)のPara-Transit Vehicle Projectの端緒となった。

para-transit vehicle の開発プログラムは、小型の汎用車で設計に工夫を凝らした、高度に機能的な都市用自動車を指向している。para-transit vehicle の現時点においての、適応性と実用性の判定基準は、下記の3点についてである。

1. 空間利用度：準コンパクト寸法車で、4名の乗客を快適に収容し、その中の1名は車椅子を用いるもの
2. 乗車容易性：車椅子利用車の希望があれば、他の者の援助を借りずに、自身の力により車内に乗りこみうる
3. 排気ガス：この車は、触媒マフラーなしで、最も厳格な排気標準に合致し、1975年ガソリンエンジンの平均燃料消費量を示す

後述される諸特性および能力によって、para-transit vehicle は、他の車が困難または不可能とする場合にも、新しい輸送手段としての実力を発揮することができる。この新しい車の需要度予想は困難であるが見通しは明るく、実現の場合には、現在の公衆輸送手段に不満をもっている人々によって、大量に利用されることが期待しうる。

運輸省

AMF・タクシー 試作車



製造者名： American Machine & Foundry Advanced Systems Laboratory, Goleta, California

エンジン： 2気筒蒸気エンジン
(単動ユニフロー-Carter Enterprises エンジン)
30立方吋 492cc / 105 bhp / 5500rpm

性能：
最高速度 75mph 120km/h
加加速度 0~45mph まで11秒
燃料 無鉛ガソリン、ターゼル油、石油、メタノールなど
消費量 17.5mpg (市内) 7.5km/l
燃料種類 無鉛ガソリン、ターゼル油、石油、メタノールなど
排気 現行、および提案中の連邦排気規制基準に合致
ボデーフレーム 鋼/アルミニウム
単一構造

変速装置 3段自動変速式
駆動方式 前輪駆動式
かじ取り装置
種類 ラック・ピニオン式
回転半径 17.5' - 0" 5.25m
制動装置
前方/後方 円板/ドラム

懸架装置
前方/後方 独立不等長式複数腕/トレーリングアーム付
固定軸

全体寸法
全長 182.8" 457cm
全幅 72" 180cm
全高 70" 175cm
軸間距離 108" 270cm
軌間距離 前 63" 160cm
後 63" 160cm

内法
車室
長さ 82" 208cm
幅 61" 155cm
通路上垂直寸法 56" 142cm
重量 3300lb 1485kg
路上間隙 6.5" 16.5cm
入口地上高さ 11" 28cm

一般的データ 運転手のほかに、4~5名の乗客を収容：車椅子用動力乗降板付：乗客用すべりドア：冷房装置付

乗心地と便利さ

乗客の視野は極めて広い。室内は広々とし、乗降が容易である。後方屋根には、空気抜きを取り付け、空気調整装置で乗客室内の空気調整を行なう。

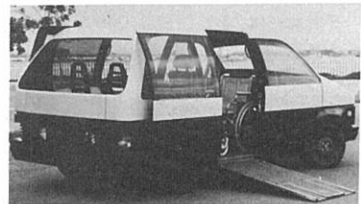
乗客と運転手との隔離

広く、乗降自由な運転室は、防弾下部隔壁と、透明防弾上部障壁とによって、乗客室から隔離されている。車室内には、車の運転装置の一切、通信装置、エンジン用計器、料金計などをそなえている。車室と運転手

とは、ベルトなどの適当な拘束装置、および、前方衝撃エネルギー吸収装置によって保護される。

乗降自由度

大型のすべり後方ドアは、電氣的に掛け金がはずされ、操作される。ドアは、外側に開き、ボデーより離れ、後方に向ってすべる。ドアが開くと、車椅子すべり板を収納した頑丈な床構造の中のポケットの蓋が開く。このすべり板は、車の右側より突出し、身体障害者の車椅子による乗降を容易にする。車の運転中、車椅子は、後ろ向きに車室内の右側に固定される。



破壊衝撃安全性

前方バンパーは、アルミニウム構造で、衝撃エネルギー吸収装置を介して車に取り付けられている。全体として、十分に柔軟に結合されており、低速衝撃による車の損傷を防ぎ、衝撃を受けた歩行者の怪我を最小限度にとどめる。ヘッドランプを含む前方燈具は、すべて引込み式である。

安全設計の要点

右側正面にハッチを設け、環境調整装置への接近を容易にしてあると同時に、運転室よりの非常脱出の便をはかっている。広い後窓は、後続車の反射光が運転手の支障とならぬように取付け方向を考慮してある。

ボデー設計の特徴

前方を向く2個の主乗客席は、後車軸の上方位置に固定してある。残りの後車室は、車椅子および、後方を向く2個ないし3個の乗客席として、転用できる。

エンジン

蒸気エンジンが選定された。このエ

ンジンの特徴として、排気物質の少ないこと、燃料消費量の低いこと、利用しうる燃料の種類が広く選択できること、重量の軽いこと、占有空間の少ないことが数えられる。

運輸省

SPS・タクシー 試作車



製造者名	Steam Power Systems, San Diego, California
エンジン	4気筒蒸気エンジン (二段膨張、逆流型SPSエンジン) 148立方吋 2,400cc 66bhp/1000rpm

性能	最高速度 66mph 105km/h 加速度 0~60mph まで15秒 燃料消費量 12mpg (市内) 5.1km/l 燃料の種類 無鉛ガソリン、ディーゼル油、石油、メタノールなど
排気	現行、および提案中の連邦排気規制基準に合致

ボデーフレーム	単一構造
変速装置	2段自動変速式
駆動方式	後輪駆動式
かじ取り装置	
種類	ラック・ピニオン式、手動
回転半径	16' - 0" 4.80m
制動装置	
前方/後方	円板/ドラム
懸架装置	
前方/後方	ねじりばね/ねじりばね
全体寸法	
全長	171" 427.5cm
全幅	68" 170cm
全高	84" 210cm
軸間距離	104" 260cm
軸間距離	63"/62" 160cm/ 157.5cm

内法	
車室長さ	61" 155cm
幅	62" 157.5cm
道路上垂直寸法	61" 155cm
重量	2950lb 1338kg

路上間隙	6.5" 16.5cm
入口地上高さ	12.5" 31.75cm
一般的データ	2名の乗客のほか、車椅子の乗客1名を乗せるか、あるいは、5名の乗客を圧縮状態にて収容：両側に、二段折りたたみ式ドアを取り付け、乗客、あるいは、運転手によって開閉：冷房装置付

積載能力

SPSのタクシー試作者は、公衆利便の点から、有料乗客の乗心地と利用容易性を追求している。主乗客席は2個で、安楽椅子並みの寸法と乗り心地をもち、車全体は箱型で、普通車以上の室内広さをもつ。車椅子乗客には、自動ドアと乗降すべり板、および、左前に固定する装置を設置してある。

乗降容易性

乗客用ドアは2段折りたたみ式で、ばね力により開き、内側あるいは、外側ハンドルを引くと、前方および後方に開く。閉扉は、運転手あるいは乗客が、電気スイッチにより操作する。乗客用ドアは、感応スイッチにより、障害物に衝突すると後退する。

運転手用の装置

シートバック傾倒装置、肘かけ、運転減力装置、防弾隔離板を設置してある。また運転手の座乗位置は車の中心より6" (15cm) 右へ寄り、視線は普通車のルーフの辺にある。

安全特性

点火装置には、電子式始動シーケンス装置と火焰センサーを備え、不当点火あるいは失火の場合は、燃料供給が自動中断され、燃焼器および排気装置より燃料蒸気が排出される。

ボデー設計とその特徴

最重点を重量軽減に置き、単一構造を採用した。低床、高側方壁、大断面積ボデーを採用し、高ねじり、および曲げ強度を達成している。

車輪はいずれもねじり棒方式を採用され、下側懸架アームに車高調整措置が施してある。変化荷重に対する一定車高保持は、自動レベリング緩衝装置による。懸架装置部分品

は、すべて、軽量化のため、強度の高い合金鋼を用いて加工製作されている。

燃料消費および汚染

SPSタクシー試作車は、現在および将来の石油払底、および都市大気汚染の対処に最重点を置いている。この点、1974年のカリフォルニアのClean Car Projectにより、SPSが開発した外燃機関 (ECE) の改良型は、汚染度も低く、代替燃料の利用も可能である。代替燃料としては、石油、ディーゼル燃料、メタノール、および蒸溜鉱油が利用できる。

ボルボ・タクシー 試作車

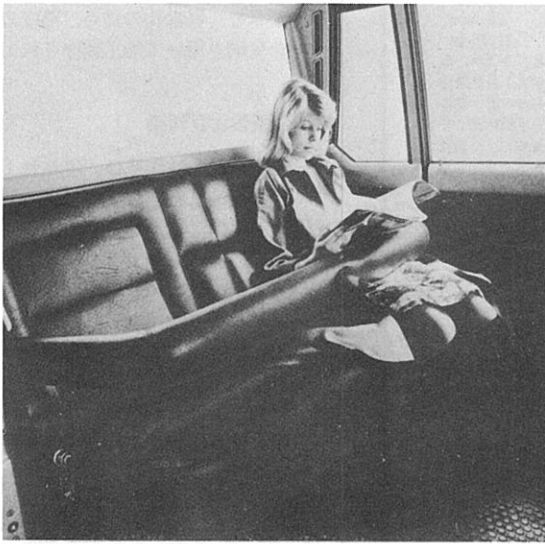


製造者名	A. B. Volvo Göteborg, Sweden
エンジン	6気筒ディーゼルエンジン、直列、および渦流室型 146立方吋 2400cc 70hp SAE/4500rpm

性能	最高速度 85mph 136km/h 加速度 0~60mph まで19.5秒 燃料消費量 22~24mpg 燃料の種類 ディーゼル燃料 排気 現行および提案中の、連邦排気規制基準に合致
----	--

ボデーフレーム	単一構造
変速装置	3段自動変速式
駆動方式	前輪駆動方式
かじ取り装置	
種類	ラック・ピニオン式；動力補助式
回転半径	17' - 0" 5.2m

制動装置	
前方および後方	三角形分割方式；後輪に、ドラム式の



安全バー(ボルボ)
The safety bar(Volvo)

	液圧倍力非常ブレーキ装置を配置	
懸架装置	前方/後方 ウッシュボーン、および鋼ウレタン併用ばね/De Dion 軸のトローリング・リンクおよびロッド、これに鋼ウレタン併用ばね	
全体寸法		
全長	72.5"	438cm
全幅	75.6"	192cm
全高	67.7"	172cm
軸間距離	120"	300cm
軌間距離	60"/63"	150/160cm
内法		
車室		
長さ	63"	160cm
幅	63"	160cm
通路上垂直寸法	54.5"	138cm
重量	3740lb	1700 kg
路上間隙	7"	18cm
入口地上高さ	11.8"	30cm
一般的データ	運転手のほか、乗客3ないし4名を収容、他に、車椅子の余地あり：乗客用すべりドア 冷房装置設置：軸間距離の31.5" (80cm)を伸ばせば、救急車、大型jitneyタクシー車として利用可能：電子型料金メーターを、別個に乗客車室内に配置	

ボデー設計および特徴

ボルボ社のタクシーは、内部は広く、外側寸法はコンパクトに出来ている。全長は 172.4" (437cm) であって、この寸法は、今日のニューヨーク市に普通に利用されているタクシーより約18" 短いことになる。こ

の車には、前輪駆動方式が採用された。車の全体形状は、車重が前軸および後軸に等量にかかるように設定してある。

前方および後方のオーバーハングは、ごく短く、そのため、良好な視野が得られるとともに、ごく半径の短い回転を行なうことができる。

ボデーの構造は、ボルボ社の“安全籠型”という設計構想にもとづき、強力な連続プロファイルをもつ要素が、全乗員の占有区域を囲んでいる。前方および後方の部分は、衝突時には、押しつぶされて、衝突エネルギーを吸収する構造になっている。

エンジンは、運転手の前方に装架されているが、この位置は、衝突破壊の場合に、乗員に対してもっとも有力な保護が加わる位置である。

バンパーは、前後方とも衝撃吸収構造になっている。車の横腹にそって、もっとも保護を必要とする高さのところに、強力なゴムのモールディングが取り付けられている。

乗客

右側ドアはすべりドアとなっており、運転手によって操作される。このドアは、前方にすべることによって開く。開いたときの開口部がとくに広く、したがって乗降が楽である。また、蝶番によって開く様式

とは異なり、開いたドアによって歩道を塞ぐことがない。

乗客室と後方席は2名を収容するように設計されており、中央にはアームレストが設けられている。必要に応じて、これをたたみこんで、3名の乗客を収容することもできる。

またシートベルトのかわりに、ボルボ社によって開発された安全バーがとりつけられている。このバーは、ちょうど乗客の腰のあたりで車体と結合しており、使用しない時は、押し上げて天井の部分に寄りかかせておく。このバーには、軟かいクッションおよびアームレストが取付けられてあり、乗客を前後および左右の方向に完全に保護することができる。

運転手のための設備

車の操縦用の調整装置は、類似のものを一ヶ所にあつめて装着してある。たとえば、燈具の操作装置はすべてかじ取りハンドルの左側に、ウインドシールド、ワイパーおよびワッシャーは右側に、という具合である。

運転手は、乗客より防弾ガラスおよび装甲鋼の間仕切りによって、隔離されている。この間仕切り壁の全体およびこれに含まれる伝声函、および料金函は、いずれも防弾構造になっている。

フォルクスワーゲン・タクシー試作車



製造者名 Volkswagenwerk, Wolfsburg, West Germany
エンジン ハイブリッド型原動機 (ガソリンエンジンと電)

動機との結合式)
 ガソリンエンジン : 50D
 IN hp 1600cc
 電動機 : ボッシュ社製、
 直流分巻電動機、130V
 /16kw 連続定格、32kw
 短時間定格

性能

最高速度 43.5mph 70km/h、
 電動機駆動
 64.6mph 104km/h、
 ハイブリッド方式駆動
 加 速 度 0~62mph まで31秒
 燃 料 消費量 20mpg 8.5km/1
 燃量の種類 ガソリン
 排 気 電動機駆動の場合：無
 排気

ボディフレーム 単一車体構造

変速装置 自動クラッチを介して、
 トルクコンバーターと
 連結

駆動方式 後輪駆動(後方エンジ
 ン)

かじ取り装置

種 類 ウォーム および ロ
 ーラー

回転半径 18.5'-0" 5.65m

制動装置 前方/後方 円板/ドラム

懸架装置 前方/後方 独立式トレーリングア
 ーム/セミトレーリ
 ングアーム

全体寸法

全 長 179" 454cm

全 幅 69.3" 176cm

全 高 77" 195.5cm

軸間距離 94.5" 240cm

前方/後方 54.9" 139.5cm

57.3" 145.5cm

内法

車 室

長 さ 50" 127cm

幅 61.8" 157cm

道路上垂直寸法 54.2" 137.5cm

重 量 4740 lb 2133kg

路上間隙 7.1" 18cm

入口地上高さ 19.5" 49.5cm

一般的データ

運転手のほか、乗客4
 ないし5名を収容：車
 椅子用のスペースを保
 有：引込み式階段付：
 すべりドア付：冷房
 装置設置

フォルクスワーゲンでは、現在世界
 各国で400万台が実用に供せられて
 いるTransporterを、設計の基本
 モデルとして採用した。

乗客に対する配慮

乗客は、4名を収容することができる。
 3名は、前方に向い、それぞれ
 の体格に応じて、座席の調整を行
 なうことができる。4番目の乗客は、
 後方に向って腰掛ける。乗客の足の

余裕は、現在一般に利用されている
 セダンのそよれりも、十分に広くし
 てある。

荷物

乗客は手荷物をもったまま、この
 車に乗り込むことができる。走行中
 の荷物の揺動を防ぐために、運転手
 と乗客室とを隔離する間仕切りから
 固定装置を伸ばし、これによって、
 荷物のおどりを防ぐようになっている。

座席

折りたたみ式肘掛け、一体型ヘッ
 ドレスト、および調整式背凭れが取
 付けてある。シートカバーには、通
 気が良く、耐久年数の長い材質が選
 ばれている。座席にはそれぞれ、膝
 を拘束する方式の、シートベルトが
 装着してある。

乗心地および快適性

車室の内壁には、厚手の防音材料
 で被覆が施されている。また、ガソ
 リンエンジン駆動の補助暖房装置が
 設置してあり、酷寒期に車のエンジ
 ンを止めて駐車する場合、車室の補
 助的暖房の目的に、この装置を用い
 るようにしてある。

乗降の容易性

乗降が容易に行なわれるよう、幅
 41.75"(106cm)、高さ48.25"(122.5

cm)の大型のすべりドアが左右に
 取付けてある。乗客は、歩道に対し
 て、いずれの側からも乗降すること
 ができる。右側のドアは頻繁に開
 閉が行なわれるが、電気遠隔操作装
 置が取付けてあり、運転手から操作す
 る。

衝撃破壊上の特徴

タクシー運転手に対して、普通の
 乗用車なみの事故時の安全性を与え
 るために、特別の安全かじ取り装置
 を開発した。かじ取り柱の運転手側
 の末端と、ダッシュボードとを、衝
 撃を受けると変形する支持材で連結
 するものである。連結を役目とする
 支持材は、事故にあい、運転手がか
 じ取りハンドルに激突した際、特定
 の点から折れ曲がり、運転手にかか
 るべき衝撃を吸収する作用を發揮す
 る。正面衝突時には、この屈折変形
 により、かじ取りハンドルあるいは
 ダッシュボードの、運転室内への侵
 入が制限される。

ボディ設計と特徴

運転手および乗客の座席位置は、
 普通の衝撃区域よりも上部を占めて
 いるために、横方向よりの衝突の場
 合には、普通の乗用車の場合に比較
 して、脅威を感じる事が少なくて
 すむ。すべりドアおよびテールゲ
 ートを含む、ドアの錠、蝶番等は、



荷物の固定装置(フォルクスワーゲン)
 Luggage accommodation(VW)

衝撃により車が転倒しても、急激に開くことがないようにしている。

アルファ・ロメオ・タクシー試作車



製造者	Alfa Romeo, Milan, Italy
エンジン	4サイクル、直列4シリンダー 2本頂上カム 78立方吋 1290 cc 60hp SAE/ 5600 rpm
性能	
最高速度	75 mph 120km/h
加速度	停止より1 km (0.6 mile) 50秒
燃料消費量	18 mpg 8.33km/l
燃料の種類	ガソリン
排気	現行連邦基準に合致
ボデーフレーム	ロールオーバー、および 支持リブ付補強鋼製 シャーシ
変速装置	4段変速式
駆動方式	前輪駆動
かじ取り装置	
種類	ウォーム・ローラー
回転半径	17.3' - 0' 5.25 m
制動装置	
前方/後方	円板/ドラム
懸架装置	
前方/後方	2重テレスコープ式液 圧ショックアブソーバー 一付独立懸架方式
全体寸法	
全長	162.6' 406.5 cm
全幅	69' 175 cm
全高	70' 177 cm
軸間距離	90.5' 230 cm
軸間距離	
前方/後方	5.6' 142 cm / 58' 146 cm
内法	
車室	
長さ	75' 190 cm
幅	55' 140 cm
通路垂直寸法	55' 140 cm
重量	3520 lb 1600 kg
地上間隙	6.3' 16 cm
入口地上高さ	11.8' 30 cm
一般的データ	運転手のほかに、5名 の乗客を収容：車椅子 のために隠顕自在のす べり板を設置：冷房装 置付

アルファ・ロメオ社の試作車は、別格の取扱いをもって展示された。この試作車は、欧州の市場を目的として製作されたモデルである。美術館がこの車を展示するにいたった理由のひとつには、都市輸送の問題について世界の自動車工業界が多くの関心を抱いていることを、米国の公衆に知らせるためであった。

アルファ・ロメオ社は、小型のアルファ・ロメオ・バンを基礎とした、2本頂上カム付4シリンダーエンジン駆動の前輪駆動式タクシー車を設計した。

乗客室

後方の座席には、前方を向く3名の乗客を収容する。さらに2名は、後方を向いた姿勢で折りたたみ座席に腰掛ける。座席にはすべて、安全ベルトとコンパクト型ヘッドレストを備えるが、これによって視野に悪影響を及ぼすことはない。

荷物の置場所は、前方の乗客用座席に近接して設けてある。垂直の擁壁によって囲まれ、特別なすべり止め材料によって覆われるようになっている。荷物が動くことを防ぐために、押ボタン装置が具備しており、これによって垂直方向の保持装置が作動する。また運転手の右側にも荷物用スペースが確保してある。地上よりわずかに11.65" (29.5 cm) という低床のため荷物の出入れも楽である。

歩道側に、すべりドアが取り付けられているため、駐車区域がどのように立て込んでいても、ドアを完全に開け放しておくことができる。

床下には、隠顕自在な勾配板が取り付けられており、これを引き出して、乳母車および車椅子を容易に出入させることができる。

天井には39.4" (100 cm) × 31.5" (80 cm) という大面積の着色ガラスが取り付けられ、これにより、さらに視野が改善される。このガラスには、眩暈防止のための遮陽板が取り付けられている。

車室内側の全長（隔壁より後方座席の背まで）は、68.5" (174 cm) であって、セダンシャーシを基盤とし

た、他のどのタクシー車よりも長い。

運転室

大面積のウィンドシールドを設置し、視野の改善に努めている。また、その他の視野の拡大のために、大面積の横方向および後部の窓を設け、両側に寸法の大きな後方鏡を取りつけ、後部の窓は加熱式にしてある。

運転手の位置は、エンジンの後方で、前車輪の上側に当たる。このため、運転手は自然にエンジンの振動の被害を免れ、さらに振動より絶縁されることとなる。その他、リクライニングシート、シートベルト、コンパクト型のヘッドレストが取り付けられている。

安全措置

制動装置には、前方は円板式、後方はドラム式を用い、あらゆる走行状態に対処して、高効率の制動ができるよう、動力補助を行ない、さらに圧力調整装置 (Pressure modulator) を設置してある。

安全措置としては、まずシャーシに強大な抗力構造を与え、運転室と乗客室との隔離板の上方に、ロールバーを取付けてある。また天窓から後方窓に向かって、支持用リブを固定してある。

ボデーの全外周には、幅5.1" (13 cm) 厚み2" (5 cm) の保護用ゴムベルトを取付けてある。このゴムベルトは、はげしい衝突の際の衝撃を効果的に吸収し、走行中の車軸間の接触による軽微な衝撃を緩和し、駐車の場合の擦過傷を回避させることができる。ボデーの表面には、何らの突起物もない。