



PRESSINFORMATION

Marcus Thomasfolk Kontaktperson
Informationschef
08 553 867 97 Telefon
070 35 896 57 Mobil
marcus.thomasfolk@volkswagen.se E-post
2010-04-28 Datum

Världspremiär för Milano Taxi – med noll utsläpp

Volkswagen presenterar ett koncept på en taxi som drivs utan utsläpp. Milano Taxi är en möjlig prototyp för en ny generation av taxibilar – ett innovativt taxikoncept som kan användas i alla världens metropoler.

Volkswagen har meddelat att man kommer att lansera sina första produktions-elbilar år 2013. Elbilar som drivs utan utsläpp kommer att revolutionera mobiliteten, framför allt i städerna. Men Volkswagen tänker här inte bara på individuell rörlighet, utan överväger också dess möjligheter som fordon i kollektivtrafik. Det är därför som Volkswagen nu – som en världspremiär på Hannover Trade Show – visar hur en storskaligt producerad taxi med elektrisk motor kan se ut. Konceptbilen "Milano Taxi" är en stads-mpv, skräddarsydd för behoven hos taxichaufförer och deras passagerare genom dess många innovativa detaljer som skjutdörrar som öppnas framåt och anpassningsbara taxipekskärmar.

Formgivning för en ny bilepok

Den tvåfärgade lackeringen på konceptbilen – grön och blå – är Volkswagens hyllning till modets huvudstad Milano. I den staden lackerades en gång i tiden stadens taxibilar i just den färgkombinationen. En vacker tradition och ett exempel på hur det här konceptet visuellt kan anpassas för den specifika "taxi-looken" i alla storstäder runt om i världen. Fram till dess ska det sägas att Milano Taxi fortfarande är ett rent konceptfordon. Men dess formgivning, som bär likheter med den legendariska Volkswagen Samba-bussen, dess utsläppsfria drivsystem och de mycket konkreta, praktiska fördelarna i ett kompakt utrymmesunderverk kan mycket snabbt göra det till en mycket eftertraktad bil i städer som Milano, Berlin, New York, Peking, Kapstaden, London, Moskva eller Tokyo.

Exteriören: "En dörr mindre är desto mer för en taxi", är vad Walter de Silva, designchef för Volkswagen-gruppen, beslutade och detta hade en avgörande inverkan på fordonets tekniska och visuella koncept redan innan det första strecket drogs med ritpennan. Och faktum är att De Silva hade rätt. Det säkraste sättet för en passagerare och kliva i eller ur en taxi i stadstrafik är på trottoarsidan. Och det är därför som utvecklingsgruppen skickade iväg Milano Taxi med bara en enda skjutdörr – en dörr som öppnas långt framåt – på passagerarsidan. Tack vare en helt ny utveckling av en mekanism med tvåaxligt

rörelsemönster, öppnar dörren så rejält att det blir en bred entré. Skjutdörren sträcker sig också långt upp på taket, så den erbjuder också en enorm öppning även när det gäller höjden. Apropå det: Milano Taxi är 1,60 meter hög, 3,73 meter lång – eller snarare kort – och 1,66 meter bred.

På liknande sätt som i 1950-talets Volkswagen Samba-buss är den yttre delen av taket formgiven för att vara transparent (som en del av framdörrarna och höger bakdörr). Denna omisskännliga design kännetecknar varumärket och – tillsammans med ett panoramatak av glas – skapas en ljus och vänlig interiörmiljö. Dessutom kommer passagerare ombord i taxin att uppskatta den förbättrade vyn över stadens arkitektur. Taxiskylten som monteras över glastaket är också formgiven i ett genomskinligt material, taxi-bokstäverna lyser grönt när taxin är tillgänglig och röd när den är upptagen, och är släckt när bilen och föraren tar en paus.

Form och funktion hos Milano Taxi – som formgivits av Klaus Bischoff, designchef för märket Volkswagen och hans team – är delar i ett samspel som gynnar fordonet. Det beror på att varje detalj följer målet att förverkliga ett taxikoncept som är lika tilltalande som det är praktiskt för vardagsbruk. Ett exempel: de laterala ytorna och aktern på bilens kaross stiger markant uppåt, detta stilistiska kännetecken påminner inte bara om den första generationen av VW-bussar, utan skapar också ännu mer utrymme i interiören.

Den konceptbil som nu presenteras i Hannover öppnar också ett fönster till framtiden eftersom generna till ett framtida "design-dna" för Volkswagen även känns igen i Milano Taxi. Titta bara på fronten: Det är ingen tillfällighet att den visar ett framträdande vänligt och självsäkert "ansikte" med stilistiska inslag från Volkswagen-ikoner som VW-bubblan och Samba-bussen. Dessa särskilda gener gäller även den främre huven som är långt neddragen liksom "elimineringen" av den klassiska kylargrillen. Ett helt nytt inslag är den transparenta tvärsålen som kopplar samman de två strålkastarna.

Ett annat bra exempel på den omvända designprincipen "form följer funktion" är gränssnittet för att ladda batterierna: Kontakten är placerad under VW-logotypen som svänger uppåt på "E-motorhuven". De lateralt öppnande bakdörrarna är delade 60:40 och är precis som taket formgivna i ett svart, transparent utseende.

Intelligenta skärmar

Volkswagen är en av de mest framgångsrika taxitillverkarna i världen. Även i New York har de första Volkswagen-modellerna dykt upp som Yellow Cabs. Volkswagens decennier av erfarenhet i taxibranschen märks också i Milano-taxins interiörkoncept.

Interiören: Det främre passagerarsätet har helt avsiktligt utelämnats i denna taxi. I dess ställe finns nu ett lastutrymme för bagage; utformningen av instrumentpanelen i detta område har också ändrats för att skapa mer utrymme. Eftersom bagaget inte behöver lyftas högt över någon tröskel är det lätt för att passagerarna att själva stuvla lasten och genom att trycka på en knapp aktivera ett fäste för att säkra lasten. Det normala bagageutrymmet bakom baksätet är endast avsett för mindre föremål; detta för att frigöra så mycket utrymme som möjligt för passagerarna. Och det är verkligen tilltaget: Knäutrymmet bakom förarsätet konkurrerar i storlek med fullstora lyxbilar (120 centimeter). Passageraren som sitter på högra delen av baksätet kan sträcka ut sina ben tack vare det obefintliga främre passagerarsätet. I baksätet är höjden också nära på obegränsad, takhöjden mäter hela 994 millimeter.

I Milano Taxi är passagerarnas behov av att hela tiden hålla blicken på taxameteren på instrumentbrädan ett minne ur det förflutna. Orsak: Det finns en 8-tums pekskärm i baksätet, precis bakom förarens ryggstöd. Den visar inte enbart taxameter utan erbjuder samtidigt möjlighet att betala med kreditkort via en kortläsare. Under resan kan passagerarna även plocka fram information (på olika språk) om sevärdheter (POI) längs vägen, navigationsdata (översikt över resan, kvarvarande körsträcka och ankomsttid),

väderinformation och aktuellt datum och tid. Dessutom kan passagerarna via pekskärmen justera klimatkontrollen för baksätet.

Men ändå är en taxi inte bara det mest bekväma transportmedlet för passagerarna; det är också arbetsplatsen för föraren. Det är därför som Volkswagen gett hög prioritet åt en optimal utformning även av denna del av Milano Taxi. Ett resultat av utvecklingsarbetet: ett nytt Taxi-gränssnitt, där viktiga instrument och kontroller är samlade i en 8-tums pekskärm nära mittkonsolen. Den här skärmen sköts intuitivt och innehåller följande funktioner: taxameter, dörröppnare för passagerarutrymmet, trippmätare, navigationssystem (inmatning av destination genom knapptryck, handskrift eller talstyrning), energiflöde och strömstatus-indikator för den elektriska drivningen, klimatkontroll (för förare och det bakre sittutrymmet), taxiradio och telefon, klocka och online-uppgifter som visar en kalender för regionala tillställningar och väderinformation.

Föraren kan plocka fram meny-gränssnittet för de grundläggande funktionerna på några sekunder genom att skjuta programsidorna uppåt eller neråt på pekskärmen.

Dessutom kan taxiföraren ladda in personliga applikationer och anpassa funktionerna på skärmen. En smart lösning: Instrumentklustret framför föraren (inklusive hastighetsmätare, vägmätare och navigationsinstrument) är sammankopplade med pekskärmen på mittkonsolen. Upp till fyra funktionella moduler kan "flyttas" till instrumenttavlan genom en enkel svepning med fingrarna, så att de kan visas där i mindre format.

Föraren sitter i ett speciellt anpassat utrymme. Ergonomin är formgiven för en lång arbetsdag med sportstol och armstöd integrerade i sätet. Framför detta finns multifunktions-omkopplaren för motorn (start/stopp) och växellåds-kontrollen (D, N, R).

Att köra avgasfritt

Milano Taxi har en toppfart på 120 km/h och drivs av en elektrisk motor med en toppeffekt på 85 kW (kontinuerlig effekt: 50 kW). Motorn försörjs med energi via ett litium-jonbatteri som integrerats i konceptbilens bottenplatta.

Tack vare den implementerade batterilagringskapaciteten på 45 kWh och den, trots batteriet, relativt låga fordonsvikten (1 500 kilo) är det möjligt att klara distanser upp till 300 kilometer, beroende på körstil. Lagringsbatteriet kan lätt laddas med upp till 80 procent av dess totala kapacitet på drygt en timme, den exakta tiden beror på den tillgängliga laddningsinfrastrukturen och batteriets momentana laddningstillstånd.