



Jiotto Caspita

1. Test Toyota Rav4 PHEV
2. Volvo EX40, EC40 och XC40
3. Nya BMW 3-serien får rak sexa
4. Jiotto Caspita
5. Victor Auto Buggy 1907
6. Grattis Mercury Marauder
7. Superbilen
8. Framtida klassiker
9. Fredagsfilmen

1. Test Toyota Rav4 PHEV: Familjefavoriten har blivit ännu bättre

Av Mikael Lindkvist chefredaktör, M3 10 sep. 2026

Rav4 är en av Toyotas vanligaste modeller på svenska vägar. Nu får familjefavoriten längre räckvidd, snabbare laddning och mer kraft. Efter en dryg vecka är jag övertygad: Toyota har byggt en laddhybrid som passar Sverige osedvanligt bra.



Sammanfattning

Expertbetyg

Fördelar

- Praktisk och rymlig
- Räckvidden på el
- Snabbladdad
- Trivs både i stan och på landet

Nackdelar

- Bitvis plastig invändigt
- MMI:t skulle må bra av en uppfräschning

Omdöme

Jag har tidigare hyllat hybridversionen och Rav4 PHEV gör mig inte besviken. Den här bilen är lättkörd, praktisk och batteridriften är riktigt användbar tack vare bra räckvidd och snabb laddning. Rekommenderas!



Rav4 behöver knappast någon längre presentation. Toyota har sålt modellen sedan 90-talet och det rullar över 62 000 exemplar på svenska vägar. Bilen har legat och fajtats mot främst Volvo och Volkswagen i försäljningslistans absoluta topp de senaste åren.

Bilen påminner givetvis väldigt mycket om hybridversionen jag testade i våras. Nu testar jag istället Rav4 PHEV AWD-i, den välutrustade Executive-versionen, som kostar från 576.800 kronor. Testbilen har även lite extra lull-lull så priset har trillat upp till hela 644.800 kronor. Det är mycket pengar, men efter en dryg vecka bakom ratten tror jag ändå att den här bilen lär locka många svenska köpare.

Ut i Västerbottens skogar

En suv kan se hur äventyrlig ut som helst på parkeringen. Jag får chansen att testa Rav4 på ett mer relevant sätt när bilen följer med på älgjakt i Västerbotten. Det innebär långa landsvägssträckor, men också grus, gropar och skogsvägar som blir betydligt sämre ju närmare jaktmarken jag kommer.

AWD-i-systemet använder en elmotor på bakaxeln och bilen kan fördela kraft bakåt när greppet kräver det. Toyota har dessutom Trail Mode för sämre underlag och Snow Mode för halka. Det handlar i praktiken om en slags elektronisk eller virtuell diffspärr som använder bromssystemet för att styra över kraften till det hjul som behöver det. Och visst funkar systemet när jag klättrar upp på branta, leriga skogsvägar! Rav4 är ingen terrängbil i klassisk mening, men den känns inte malplacerad ute i spenaten.

Bekväm snarare än sportig

På vanlig väg är Rav4 riktigt trevlig att köra och det blir nästan 140 mil landsvägskörning under testveckan. Styrningen är lätt men precis och fjädringen har en behaglig kompromiss mellan komfort och kontroll.



Knappar och reglage sitter där de ska.

En kollega tycker att fjädringen är aningen för mjuk, men jag stör mig mindre på det. Tvärtom passar den mjukare karaktären bilens uppgift. Det här är trots allt en stor familjesuv och på dåliga svenska landsvägar tar jag hellre komfort än ett stenhårt chassi.

Samtidigt är bilen snabb med sina 309 hk (227 kW) och 0–100 km/h går på mäktiga 5,8 sekunder. Det låter nästan onödigt mycket för en Rav4, men kraften är användbar. Omkörningar går snabbt och framför allt odramatiskt. Elmotorn ger omedelbar respons och bensinmotorn kommer in när den behövs. Det enda tråkiga är ljudet när cvt-lådan varvar upp.

Åtta mil på el i verkligheten

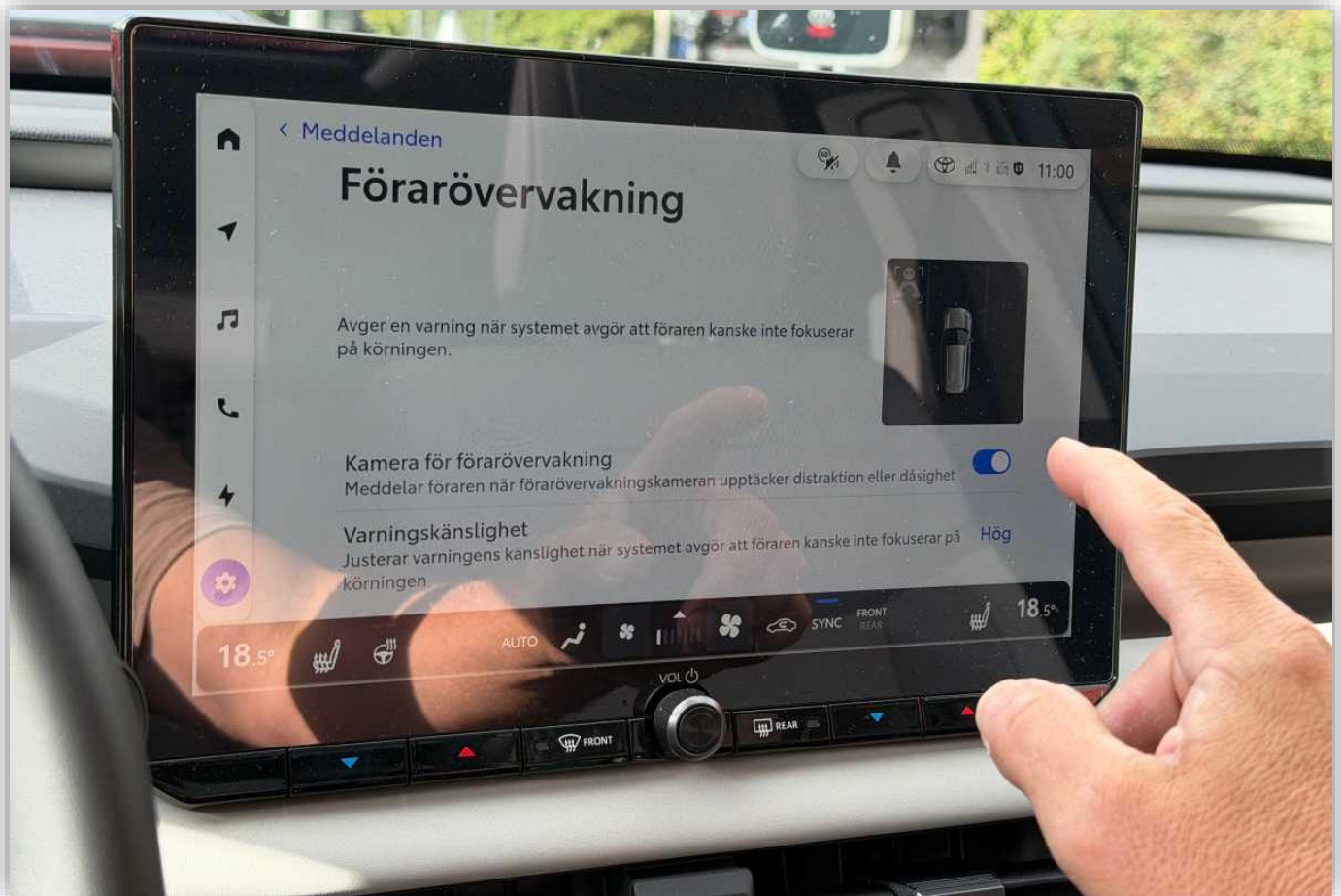
Den största nyheten sitter under golvet. Laddhybriden har ett litiumjonbatteri på 22,7 kWh, omkring 30 procent större än tidigare. Toyota anger upp till 133 km elektrisk räckvidd beroende på version och förutsättningar.

Så långt kommer inte jag. Åtta mil på en laddning, som jag tar mig när jag kör lugnt på 70-väg. Det tycker jag ändå är ett riktigt bra resultat. I stadstrafik kommer jag ytterligare en mil. Har du möjlighet att ladda hemma eller på jobbet kan du därför köra på enbart el under stora delar av veckan.

När batteriet är slut går bilen över till hybridläge och här snittar förbrukningen på 0,6–0,7 liter per mil beroende på körning. Helt okej med tanke på bilens storlek.

Äntligen vettig laddning

Här har Toyota dessutom åtgärdat en av de klassiska svagheter hos laddhybrider: långsam laddning. Rav4 laddar i 11 kW trefas AC, vilket betyder att batteriet kan laddas fullt på ungefär tre timmar hemma eller vid en vanlig destinationsladdare. Ännu mer ovanligt är att testbilen har DC-snabbladdning på upp till 50 kW. Det blir nästan mödan värt att koppla upp bilen och ladda medan jag lunchar under långresan, för att spara en slant.



Krångligt att stänga av, men varningsljudet är diskret.

Rymlig, men batteriet kostar bagage

Fem personer får bra med plats och bilen känns luftig. Körställningen är hög och bekväm och sikten är bra. Laddhybridtekniken tar dock plats. Bagageutrymmet är 446 liter, medan vanliga Rav4 Hybrid rymmer 514 liter. Det är en märkbar skillnad, även om lastutrymmet fortfarande är användbart.

I övrigt håller materialvalen helt okej kvalitet, men vissa ytor invändigt är väldigt plastiga. Inget som stör visuellt, men det känns när du fingrar på ytorna. Jag uppskattar dock att det finns några analoga knappar för klimatanläggningen och en volymratt under skärmen. Förutom att du kan styra mycket med rattknapparna.

MMI:t innehåller det jag förväntar mig i inställnings- och funktionsväg, men det är inte vackert. Det går dock snabbt att lära sig och skärmen är stor nog för att ge dig en rejäl navigeringsvy. Men Carplay är snyggare än Toyotas eget MMI, vilket inte är ett gott betyg.

Executive-versionen är inte billig, men utrustningslistan är lång. Här ingår bland annat 20-tumsfälgar, vindrutedisplay, JBL-ljud, 360-graderskamera, adaptivt helljus, trådlös mobil-laddning, uppvärmt baksäte och Toyotas parkeringsassistans.

Vill du komma billigare undan väljer du istället Active-versionen som startar på 543 900 kronor. Utrustningslistan är även här imponerande.

Säkerhetssystemen vill gärna vara med och bestämma

Toyota har samtidigt fyllt Rav4 med förarassistansfunktioner. Här finns bland annat autobroms, lane assist, dödavinkelvarning, Rear Vehicle Approach Indicator, Front Cross Traffic Alert och Lane Change Assist.



Snabb laddning gör att jag kör mer på eldrift.

Men liksom i de flesta andra nya bilar vill systemet varna dig i tid och otid. Att stänga av hastighetsvarnaren är enkelt. Det gör du med en knapptryckning på skärmen. Uppmärksamhetssensorn kräver dock några steg in i menyerna, och detta när du är i P-läge. Det är ändå bra att själva varningssignalerna är förhållandevis diskreta.

Den adaptiva farthållaren fungerar mjukt och fint och lane assisten gör mestadels ett bra jobb. Den sistnämnda funktionen är dock inte i klass med de bästa konkurrenterna.

Låg skatt – men bara just nu

En ekonomisk detalj är värd att hålla ögonen på. Registreras bilen enligt dagens regler i skrivande stund är fordonsskatten bara 360 kronor per år. Det ser förstås väldigt attraktivt ut för en stor fyrhjulsdreven suv. Men den fördelen är på väg att försvinna.

Från 2027 skärps sättet som laddhybridernas utsläpp beräknas på. Bakgrunden är att EU:s data visar att laddhybrider i verklig trafik körs på bensin betydligt mer än vad den gamla beräkningsmodellen har utgått från. Det ger högre beräknade CO2-utsläpp, och därmed högre svensk fordonsskatt.

För en fabriksny Rav4 Laddhybrid som registreras efter årsskiftet 2026/2027 väntas skatten därför hamna någonstans kring 4 000–6 000 kronor per år under bilens tre första år, beroende på den slutliga utsläppssiffran.

En laddhybrid för svenska förhållanden

Det finns bilar som imponerar mer under en första kort provkörning, men Rav4 växer ju mer jag använder den. De största konkurrenterna är Volvo XC60 och VW Tiguan, men Volvon är dyrare och Tiganen finns inte i AWD-utförande. Och båda erbjuder mindre batteri och kortare elräckvidd.



Gott om utrymme för packning, eller kanske en rejäl hundbur.

Är du ute efter en praktisk fyrhjulsdriven suv som rymmer hela familjen, ordentligt med packning och kanske en vovve, samtidigt som du vill kunna köra på långresa utan laddångest? Då är det här en bil jag varmt kan rekommendera.



TESTAD PRODUKT
Toyota RAV4 PHEV
BETYG: 4,5 AV 5



Specifikationer

Tillverkare

Toyota

Testad

September 2026

Biltyp

Suv

Motor

2,5-liters fyrcylindrig bensinmotor + elmotorer

Systemeffekt

227 kW (309 hk)

Växellåda

Steglös automat, e-CVT

Drivning

Fyrhjulsdrift, AWD-i

Batteri

22,7 kWh

Räckvidd på el

Upp till 133 km (WLTP)

Laddning

11 kW AC, 50 kW DC

0–100 km/h

5,8 sekunder

Toppfart

180 km/h

Förbrukning

Cirka 1,3 l/100 km (WLTP, viktad)

CO₂-utsläpp

Cirka 30 g/km (WLTP)

Längd

4 600 mm

Bredd

1 855 mm

Bagageutrymme

446 liter

Max dragvikt

2 000 kg

Pris

Från 576 800 kr

Pris testbil

644 800 kr



Mikael Lindkvist

chefredaktör, M3

Teknikens Värld

2. Volvo EX40, EC40 och XC40 uppdateras

Av Mattias Rabe

Uppdaterad 10 sep 2026 kl 10.39

Publicerad 10 sep 2026 kl 09.00

Volvo ger sin populära 40-serie en relativt omfattande uppdatering. Nytt för XC40, EX40 och EC40 är en helt ny front med avancerade strålkastare, större pekskärm och eldrivna versioner med längre räckvidd på upp till 58 mil.



Volvos storsäljande 40-serie görs redo för ytterligare några år på vägarna. Elbilarna EX40 och EC40 samt bensinbilen XC40 i uppdaterade utförande erbjuds marknaden redan nu.

Volvo Cars har de senaste åren valt att hålla fast vid befintliga modeller, helt enkelt för att de säljer för bra för att läggas ned. Dagens **XC90** presenterades för drygt tolv år sedan, **XC60** fyller tio år i vår och om några dagar är det nio år sedan **XC40** kom till världen.

Nämnda modeller har under årens lopp genomgått en rad uppdateringar för att kunna matcha nyare konkurrenter. Nu är det dags för XC40 igen. Det blir, om vi räknar rätt, modellens fjärde större uppdatering.

EX40 för nästan hela slanten

Totalt har 10 572 exemplar av Volvo EX40, EC40 och XC40 registrerats i Sverige hittills i år (till och med augusti). Fördelningen över modellversionerna ser ut som följer:

EX40 7 725 (73 %)

EC40 1 602 (15 %)

XC40 1 245 (12 %)



*Ny form på strålkastarna med en uppdaterad variant av "Tors hammare".
Ljusenheterna har också fått smartare teknik.*

Uppdaterad design

Visuellt uppdateras bensindrivna XC40 och elektriska **EX40** samt **EC40** endast lätt. Trion har fortfarande ett eget utseende som inte är anpassat till hur **EX30**, **EX60** och **EX90** ser ut. Förmodligen ett högst medvetet Volvo-drag då 40-serien inte är en renodlad eldriven modellserie.

Trots det är frontpartiet nytt och framför allt strålkastarna sticker ut med sin nya variant av ljussignaturen "Tors hammare". Strålkastarna är av Matrix LED-typ med 15 individuellt styrda segment som anpassar ljusbilden efter hur trafikbilden och omgivningen ser ut.

Baktill är förändringarna inte riktigt lika tydliga men bakluckans plåtparti har blivit av med några samt fått några nya veck. Bakljusen har blivit kantigare och, precis som strålkastarna, har ljussignaturen omarbetats. På EC40-versionen är bakpartiets nyheter färre.



*Samma tilltag har gjorts på XC40,
men där en traditionell grill pryder i mitten. Den har dock fått ny design.*



Lite slätare baklucka samtidigt som bakljusen har stramats upp för att ge ett mer modernt uttryck.

Interiört ser det mer eller mindre ut som tidigare. Största nyheten ses mitt på instrumentbrädan där en större "utanpåliggande" infotainmentskärm har tagit plats. Den mäter 11,2 tum i stället för nio tum som tidigare. I skärmen huserar Volvos senaste användargränssnitt som baseras på Google Gemini. Även äldre modeller ska få ta del av Gemini-uppdateringen, **vilket vi har skrivit om tidigare**.

Volvo nämner även smarta förvaringsutrymmen, klädsel med mer premiumkänsla och uppdaterad kupébelysning som några av nyheterna på insidan.



EC40:s bakparti har inte alls fått samma uppmärksamhet utan ser mer eller mindre ut som tidigare.



Hög igenkänningsfaktor på förarplats. Men skärmen är ny.

Fler säkerhetsfunktioner

Volvo vore inte Volvo utan fokus på säkerhet. 40-serien utrustas med en ny uppsättning sensorer – kameror, radar och ultraljudssensorer – kopplade till en ny, avancerad "säkerhetsdator". Detta möjliggör förbättrade aktiva säkerhetssystem som automatisk nödstyrning och nödbroms. Bland modellseriens nya funktioner hittar vi ett system som varnar för dörröppning när en cyklist närmar sig. Nytt är även tillval som Pilot Assist med filbytesassistans och 360-graderskamera med 3D-vy.



Den är av "utanpåliggande" typ och är större än tidigare



Volvo har jobbat med att förbättra förvaringsmöjligheterna genom hela bilen

Volvo XC40-versioner

Volvo XC40 B3

Drivlina: Bensinmotor, mildhybrid, 7-vxl dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft.

Effekt: 163 hk (120 kW).

0–100 km/h: 8,6 s.

Toppfart: 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): 0,65–0,72 l/mil.

Utsläpp (WLTP): 148–164 g/km.



Frunken framtill finns förstas kvar för praktisk förvaring av exempelvis laddkabel



Även ett otränat öga kommer att kunna se om det är en uppdaterad 40-serie eller inte som rullar förbi.

Volvo XC40 B4

Drivlina: Bensinmotor, mildhybrid, 7-vxl dubbelkopplingslåda, framhjulsdraft.

Effekt: 197 hk (145 kW).

0–100 km/h: 7,6 s.

Toppfart: 180 km/h.

Förbrukning (WLTP): 0,65–0,72 l/mil.

Utsläpp (WLTP): 148–164 g/km.

Bensin- och eldrift

XC40 kommer även fortsättningsvis att erbjudas som mildhybrid med bensinmotorerna B3 och B4. På andra marknader utanför EU finns även en starkare B5-version.

Eldrivna EX40 och EC40 får inte bara fler och förbättrade drivlinealternativ med längre räckvidd utan också helt nya modellbeteckningar för att bättre passa in med de som introducerades med storebror EX60. Det vill säga bokstaven P följt av en siffra.



Bakljusen är de avslöjande detaljerna sett ur denna vinkel



Skillnaderna mellan XC40 (bilden) och EX40 ses enklast i fronten. Tips: Titta på grillen.

Batterikapaciteterna sträcker sig från 69 till 82 kWh och räckviddssiffrorna upp till 58,4 mil. Fler specifikationer hittar du i faktarutan här intill.

Produktionen kommer fortsatt att ske i Gent, Belgien, med en kompletterande monteringsfabrik i Malaysia för den lokala marknaden där samt i Thailand.

Priserna

Storsäljaren i 40-serien, eldrivna EX40, kostar från 539 900 kronor. Enklaste Long Range-versionen kostar från 589 900 kronor medan P8 Performance börjar på 609 900 kronor. EC40 har samma prisbild som EX40.

Vad gäller XC40 är integsalternativet Core ännu inte prissatt, men Plus-versionen i mild-hybridutförandet B3 kostar från 473 000 kronor. Ultra-versionen kostar ytterligare 25,000 kronor mer. För att få den starkare B4:an måste plånboken lättas med ytterligare 30.000 kronor utöver nämnda summor.

Orderböckerna hos Volvo-handlarna är redan öppna, så även den digitala på nätet.



Bakifrån sett är det inte lika lätt att se skillnaderna. Här ses EX40.



Uppdaterade Volvo EC40 är ny i fronten och i stort sett orörd bak

Volvo EX40/EC40-versioner

Volvo EX40 P4 Long Range

Drivlina: En elmotor, reduktionslåda med fast utväxling, bakhjulsdrift.

Effekt: 204 hk (150 kW).

0–100 km/h: 7,9 s.

Toppfart: 180 km/h.

Batteri (brutto): 82 kWh.

Laddeffekt (DC): 205 kW.

Räckvidd (WLTP): 520–573 km.

Volvo EX40 P5

Drivlina: En elmotor, reduktionslåda med fast utväxling, bakhjulsdrift.

Effekt: 238 hk (175 kW).

0–100 km/h: 7,3 s.

Toppfart: 180 km/h.

Batteri (brutto)*: 69/70 kWh.

Laddeffekt (DC)*: 135/180 kW.

Räckvidd (WLTP): 435–477 km.

** Beroende på version (E400V16/E400V23).*

Volvo EX40 P5 Long Range

Drivlina: En elmotor, reduktionslåda med fast utväxling, bakhjulsdrift.

Effekt: 252 hk (185 kW).

0–100 km/h: 7,3 s.

Toppfart: 180 km/h.

Batteri (brutto): 82 kWh.

Laddeffekt (DC): 205 kW.

Räckvidd (WLTP): 520–576 km.

Volvo EX40 P8 AWD

Drivlina: Två elmotorer, reduktionslåda med fast utväxling, fyrhjulsdraft.

Effekt: 408 hk (300 kW).

0–100 km/h: 4,8 s.

Toppfart: 180 km/h.

Batteri (brutto): 82 kWh.

Laddeffekt (DC): 205 kW.

Räckvidd (WLTP): 485–540 km.

Volvo EX40 P8 Performance AWD

Drivlina: Två elmotorer, reduktionslåda med fast utväxling, fyrhjulsdraft.

Effekt: 442 hk (325 kW).

0–100 km/h: 4,6 s.

Toppfart: 180 km/h.

Batteri (brutto): 82 kWh.

Laddeffekt (DC): 205 kW.

Räckvidd (WLTP): 485–538 km.

Bildgallerier

Nedan kan du ta del av många fler bilder på den uppdaterade trion i respektive modells bildgalleri.

**Volvo EX40 facelift 2027 Gallerier****Volvo EC40 facelift 2027 Gallerier****Volvo XC40 facelift 2027 Gallerier**



3. Nya BMW 3-serien får rak sexa

Av redaktionen 2026-09-08

Bara i toppmodellen



*Nya BMW 3-serien är inne i sluttesterna inför produktionsstarten.
Toppversionen M350 xDrive blir ensam i modellprogrammet om den raka sexan.*

BMW fortsätter med förbränningsmotorer i nästa 3-serie. Men den klassiska raka sexan reserveras för M350 xDrive, som får 443 hästkrafter och fyrhjulsdraft.

Eldrift är inte allt när BMW inom kort lanserar nästa 3-serie. Nu bekräftar tillverkaren att **den redan visade elbilen i3** får sällskap av bensindrivna versioner – varav en med rak turbosexa.

Det rör sig om den nya toppmodellen M350 xDrive, som tar vid efter dagens M340i. Under huven sitter en uppdaterad version av den för märkesentusiaster bekanta B58-motorn på 3,0 liter. Effekten hamnar på 443 hästkrafter och vridmomentet på 580 Nm, enligt preliminära siffror från BMW.

För bensinversionerna består elektrifieringen av ett 48-volts mildhybridsystem. Det gäller både de fyrcylindriga modellerna och M350 xDrive. Toppmodellen får dessutom en åtta-stegad Steptronic-automat och ett fyrhjulsdraftsystem som kan bytas till bakhjulsdraft om föraren vill sladda.

Prestandan är också preliminär, men BMW uppger 0–100 km/h på 4,1 sekunder och en begränsad toppfart på 250 km/h. M350 xDrive får även adaptivt M-chassi, M Sport-differential och variabel sportstyrning som standard.



Arkivfoto: Bilden visar en äldre sexcylindrig BMW-motor.

En nyhet är funktionen Drift Moment, som ska kunna skicka kraften till bakhjulen för den som vill köra mer på sladd. Funktionen lanseras under 2027 och ska även kunna aktiveras i redan levererade bilar via mjukvaruuppdatering.

Nya 3-serien är just nu inne i sluttesterna. Kamouflerade prototyper körs på BMW:s testanläggning i Miramas i södra Frankrike, efter [tidigare tester i bland annat Arjeplog](#) och på Nürburgring.

Formspråket hämtas från Neue Klasse, som även den eldrivna i3 följer. Förbränningsversionerna får också BMW Panoramic iDrive. Produktionen av M350 xDrive startar under andra halvan av 2026.

Redaktionen

Email: red@automotorsport.se



BMW i3 Neue Klasse 2026: Räckvidd, laddning, fakta och bilder



4. Jiotto Caspita

Av Vlad Radu

Publicerad 29 juli 2023, 11:28 UTC

Driven av en riktig Formel 1-motor kunde den överkonstruerade Jiotto Caspita ha blivit den ultimata superbilen om den hade kommit i produktion.



Tills Lexus LFA kom ut på gatorna gjorde japanska tillverkare flera försök att introducera en serieproducerad superbil. Kanske den djärvaste var Jiotto Caspita, en vild bil driven av Formel 1-motorer som tyvärr aldrig tog sig förbi prototypstadiet.

Under superbilstrenden på 1980- och 1990-talen kallade flera biltillverkare sina mest ambitiösa skapelser för "*Formel 1-bilar för vägen*". Få var dock nära att leva upp till den sloganen.

Även om McLarens första **gatlegala** produktionsmodell kallades F1 och blev möjligen den bästa superbilen någonsin, drevs den av en skräddarsydd version av en massproducerad BMW V12. Dessutom var den innovativt byggd men lånade inte riktigt några viktiga teknologier från Formel 1.

Ferrari F50 kan vara den enda produktionssuperbilen från den eran som kom närmast det uttalandet. Den använde ett Formel 1-baserat stötstångsfjädringssystem, och dess V12-motor var en modifierad version av Tipo 036 som drev 1990 års Ferrari 641 **Formel 1-bil**.

Det fanns också två japanska superbilar som, även om de aldrig kom i produktion, levde upp till sloganen "*F1-bil för vägen*".



Den mest kända var Yamaha **OX99-11** från 1992, driven av företagets F1-motor med samma namn (även känd som den sämsta F1-motorn någonsin). Den andra, som till och med av vissa JDM-entusiaster idag glömts bort, var Jiotto Caspita, en annan vild superbil med en mittmonterad F1-motor som satts ihop av ett mindre känt företag.

Domes andra försök att bygga en japansk superbil

Caspita började som drömbilen för Yoshikata Tsukamoto, president för underklädes- och underklädesjättarna Wacoal, och Minoru Hayashi, ordförande för racerbilstillverkaren Dome.

Genom sina respektive företag tog de två superbilsentusiasterna kontroll över designhuset Jiotto under 1980-talet och gav det i uppdrag att designa Japans "*F1-bil för vägen*". När den slutgiltiga designen godkändes skötte Dome tillverkningen.

Även om Dome då var i stort sett okänt utanför Japan var de inte främmande för att bygga superbilar. Under 1970-talet utvecklade företaget, som inte hade någon tidigare erfarenhet av bilproduktion, **Dome Zero**. En futuristisk japansk Lancia Delta med mittmotor, den kom inte i produktion men förvandlade Dome till en välrenommerad tillverkare av racerbilar.

En av de mest genomarbetade, överkonstruerade bilarna under sin tid

Superbilen blev Jiottos mest ambitiösa projekt. Företagets stylister lämnade in omkring 200 designförslag, varav endast tre gick vidare till slutgiltiga valet.

Det vinnande förslaget lämnades in av Jiottos grundare, vice vd och chefsdesigner, den erfarne Kunihi Ito, som tidigare arbetat för GM, Ford, **Mazda** och Nissan. Hans Group C-prototypinspirerade design förvandlades till modeller i 1/5-skala som användes för att förbättra bilens utseende. Därefter testades fullskaliga modeller grundligt i vindtunnlar på Dome och JARI (Japan Automobile Research Institute).



Resultatet blev en imponerande, aerodynamiskt effektiv kaross med **måsvingedörrar** och en elektroniskt infällbar bakvinge. Den var bred, lågt placerad och såg långt före sin tid ut.

Dess monocoquechassi tillverkades av Mitsubishi Rayon med en mycket avancerad teknik som syftade till att minska vikten och förbättra konstruktionens styvhet till en aldrig tidigare skådad nivå. Tekniken innebar att kila in aluminiumplåtar mellan två kolfiberlager och härda dem i en autoklav. Hela processen upprepades 15 gånger på två månader för att skapa det lättaste och styvaste chassit en **japansk bil** någonsin använt.

Den dubbla wishbone-fjädringen var inspirerad av Group C-prototyper och Formel 1-bilar från den tiden, men för ökad komfort på allmän väg användes elektroniskt styrda stötdämpare som justerade höjd och styvhet baserat på förarens input.

Formel 1-kraft

Även om Dome byggde bilen bestämde sig Hayashi och Tsukamoto för att kalla den Jiotto eftersom båda deras företag ägde designfirman. Men, som alla stora bilar, behövde den ett modellnamn, så de valde det italienska utropet "*caspita!*" (vilket betyder Woh!)

Jiotto Caspita presenterades på Tokyo Motor Show 1989. Förutom sitt fantastiska utseende imponerade den med Subaru 1235 Formel 1 som var monterad i mitten.

Kopplad till en sexväxlad manuell manuell med grind var den aktuella motorn en toppmodern 3,5-liters boxermotor med tolv cylindrar, nedtrimmad till 450 hk och 363 Nm vridmoment för att uppfylla utsläppsstandarder. Den tidigare italienske racerföraren Carlo Chitis Motori Moderni byggde den **tävlingsfödda boxaren** för Subarus Formel 1-program 1990, men som det skulle visa sig blev det ett episkt misslyckande.

Det verkar som att den inte heller gick så bra i Caspita-prototypen eftersom den förbättrade Mk II (byggd 1993) bytte ut Subaru-märkt boxer till förmån för en annan F1-enhet.

I denna uppgraderade Caspita packade Dome den mycket mer framgångsrika och pålitliga Judd GV V10. Den nya motorn var också något nedtrimmad men kunde fortfarande varva över 11 000 varv per minut samtidigt som den levererade 585 hk och 374 (Nm) vridning.

Med denna nya motor kunde Caspita enligt uppgift accelerera till 100 km/h (62 mph) på bara 3,4 sekunder och nådde en topphastighet som översteg 325 km/h (202 mph).



Dödad av den japanska tillgångsbubblan

Så vad hände med denna utmärkta bil mellan 1989 och 1993?

Legenden säger att Dome var besatt av att utveckla **den ultimata superbilen**. Ingenjörerna nöjde sig inte med något mindre än perfekt, och eftersom Subaru boxer-12 var långt ifrån det behövde de tid för att hitta en lämplig motor och göra den tillräckligt pålitlig för en produktionsbil.

Dessutom fick de nys om McLarens F1-projekt, så de lade ner ännu mer utvecklingstid för att göra Caspita bättre totalt sett.

Mk II-prototypen som färdigställdes 1993 förkroppsligade Domes vision om den ultimata "F1-bilen för vägen". Men även om en produktionsvolym på 30 enheter övervägdes när bokförarna räknade siffrorna, gick de helt enkelt inte ihop. Den japanska tillgångsbubblan härjade landets ekonomi och skickade chockvågor över hela världen. Efterfrågan på superbilar minskade, så en nykomling som Jiotto Caspita hade ingen chans.

Därför avslutades projektet, och de två **prototyper** som det gav blev museiföremål. Mk I finns för närvarande på Japans Motorbilmuseum i Komatsu, medan dess syskon kan beundras i Domes eget museum i Maibara.

Om du vill lära dig mer om denna fantastiska japanska superbil rekommenderar vi att titta på YouTube-videon nedan av ispeedonthe405. Bilens specifikationer presenteras på engelska, men intervjuer med testförarna genomförs på japanska och videon har inga undertexter: <https://youtu.be/3MQB0fvrwSs>



Vlad Radu

5. Victor Auto Buggy 1907



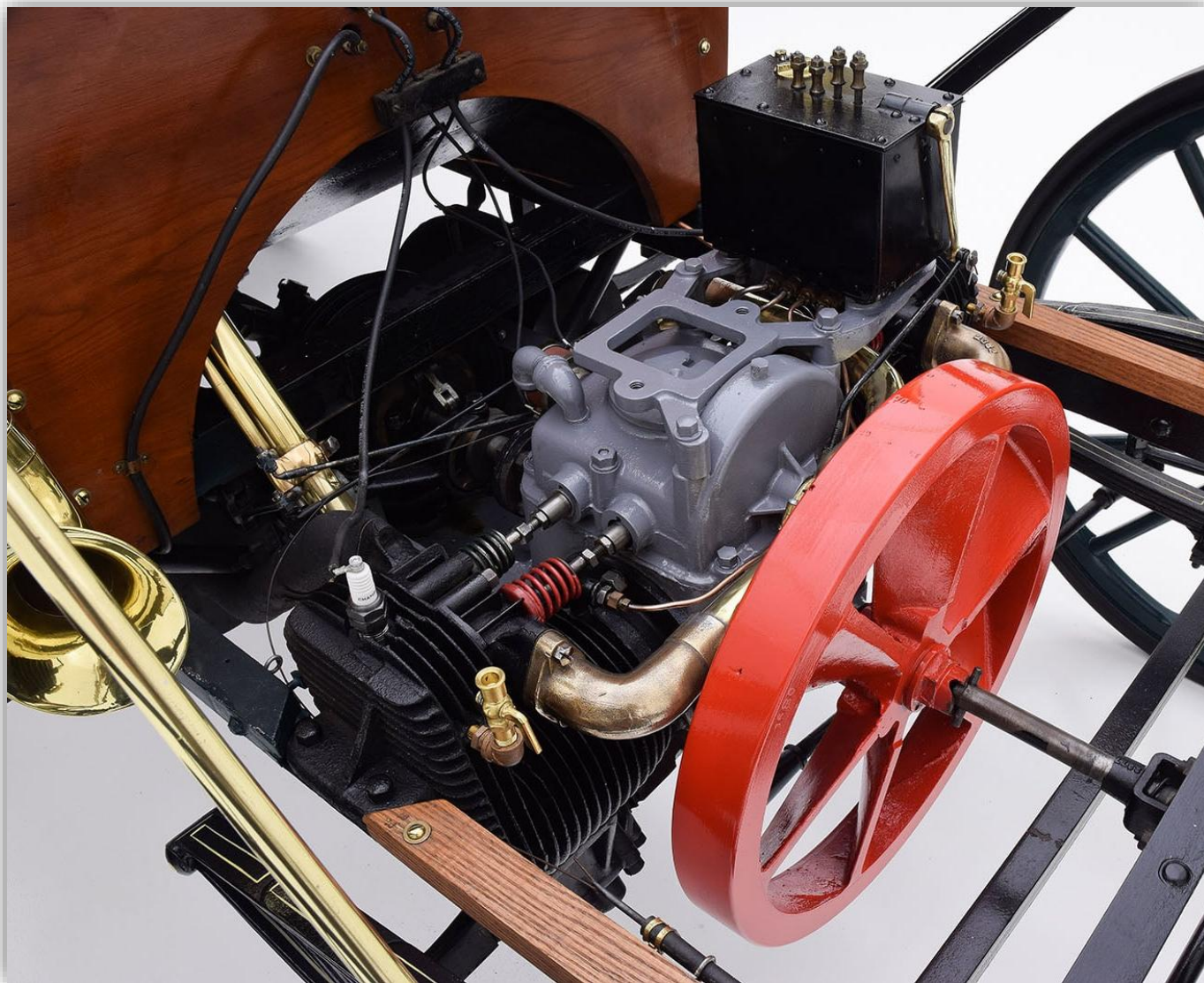
Denna härliga Victor Auto Buggy från 1907 anses vara det enda exemplaret som finns i körbart skick och en oändlig källa till fascination. Ett förvånansvärt antal olika företag tillverkade bilar med namnet Victor under de tidiga åren. Denna bil tros ha byggts av Victor Automobile Manufacturing Company i St. Louis. Detta var inte ovanligt, och det finns flera andra exempel med högtstående namn som Columbia och Washington.





Detta är en mycket överraskande – och sällsynt – tidig bil, något mellan en lätt bil och en cykelbil, med en 15 hk, horisontellt motstående 'boxer' tvåcylindrig luftkyld motor monterad framtill på chassit, med ett svänghjul fäst framtill på motorn med vinklade ekrar som också fungerar som en kylfläkt. Kraften från motorn överförs till bakaxeln via en tvåväxlad växellåda, plus backväxel, med drivaxel och differential – detta vid en tid då kedjedrift fortfarande var utbrett i branschen. Styrningen sker med kuggstång. Fulla elliptiska fjädrar fäster både fram- och bakaxeln vid chassit, medan bakaxeln och differentialen förhindras från att röra sig från sida till sida av en flerbladig tvärfjäder monterad ovanför axeln. Mekaniska trumbromsar är endast monterade på bakaxeln. Mycket, mycket smala träckerhjul är monterade med massiva gummidäck.

En rundad huv monterad på en 'falsk' kylare ger en välbekant frontprofil, trots att motorn är luftkyld. Motorhuven, karossen, fjädrarna och hjulen är klädda i mörk flaskgrön färg med gula bussränder och skärmar i svart. Högpolerad mässingssmekt inkluderar vindruteramen och stöden, busslamporna, rattens mitt, reglage och rattstång, samt olika tillbehör monterade på motorn och namnet 'Victor' monterat på den falska kylaren. Den höga sadeln är klädd med svart, knappknutet läder i gott skick. Kontrollerna är minimala, med spakar för gnistaförskjutning och gasreglage monterade bakom ratten och en växelspak monterad på höger sida av chassit. En hornlampa är lätt monterad för operatören, med en lång mässingsledning som för laddningen till hornet monterad på höger sida av kåpan. En korg av rotting, som inte är original på bilen, placeras i den lilla, öppna bakre sängen.



Dokumentation visar att dess tidigaste kända ägare var Charles Lauter från Brooklyn, New York, vars registrering i delstaten New York 1915 finns registrerad. Senare samma år såldes den till A.E. Brauer från Orange, New Jersey, och tros starkt ha stannat i New Jersey sedan dess. Den förvärvades 1966 av Robert Havell från Morris Plains, och den köptes senare samma år av den välkände bilsamlaren Richard Roy. Ett fascinerande fotografi i arkivet visar Victor när han anländer tillbaka till Roy Company i Branchville, ganska oelegant instoppad i bakluckan på en Dodge pickup!

Victor restaurerades fullt ut av herr Roys gode vän och betrodda restauratör, den avlidne Lawrence Stilwell från Goodville, Pennsylvania. Korrespondens angående arbetet på bilen finns i arkivet, liksom en detaljerad kompositionsbok som herr Roy fört, med anteckningar om bilens skick vid köpet och vad som gjordes i samband med restaureringen. Restaureringen slutfördes 1966, visades första gången i Hershey 1967 och har hållit mycket väl trots att den slutfördes för 50 år sedan. Den kända historien, registreringen och kvittona som lämnats med bilen går tillbaka till 1915 – över 100 år! Motorn startar lätt, går starkt och ryker inte. Arbetet som påbörjats sedan januari 2016 inkluderar tömning och inspektion av vevhuset, växellådan, differentialen och bränsletanken. Förgasaren har byggts om och nya bränsleledningar tillverkats, vilket tillförs med ett bränslefilter. Nya beläggningar har installerats på kopplingen och bromsarna har omlinjerats och justerats. Hjullagren har rengjorts, inspekterats och smords; Nyckeln till bakaxeln har inspekterats och visat sig vara som ny, och ny gummi har monterats på alla hjul.



Även om det aldrig är en högkvalitativ bil, har en fullständig kosmetisk uppfräschning precis gjorts, vilket har tagit denna intressanta Victor till en mycket presentabel nivå som skulle vara välkommen på många mässor och evenemang. Tillsammans med användarvänligheten och den senaste mekaniska uppfräschningen är detta en bil som bara väntar på att bli njuten av en ägare som uppskattar bilens historia och den glädje den lovar.



Klassiker

6. Grattis Mercury Marauder!

Publicerad 18 september 2009

(uppdaterad 14 november 2013)

I dag när Orvar har namnsdag väljer vi att tänka lite extra på Marauder



Marauder betyder marodör. Jämför gärna stavningen. Fords syskon Mercury var ändå inte rädda att använda namnet Marauder till bilarna med den sportigare taklinje som introducerades 1963 1/2.

Ändå försvann modellen en period redan efter 1965. Benämningen Marauder hade först använts till att namnge Fords 352 kubiktums V8, senare borrarad till 390 kubiktum och kallad Super Marauder som fick behålla namnet under 1966-67.

Med ett så provokativt namn på en bilmodell såldes Mercury Marauder med såväl "Bucket seats" som "Central consol" i standardutrustningen. Skålade stolar och mittkonsol alltså.



Till 1969-70 var Marauder tillbaka för en kortare sejour igen. Det mesta av karossens grunddrag delades med Mercury Marquis men Marauder hade en unik bakdel med "fender skirts" och en annorlunda bakruta. Denna bil var inte lika lätt och "sportig" i linjespelet som den första versionen, utan sålde mer på att vara lyxig. Bilen på bilden är ändå just den sportigaste Marauder X-100 med kännetecknande mattsvart baklucka och 429 kubiktumsmotorn trimmad till 360 hk. En grym kärra!



Mercury Marauder Convertible Concept 2002



Mellan 2003-2004 var det dags igen för Marauder att titta fram. Denna gång med 4,6 liters V8 lånad från Ford Mustang och ganska rappa köregenskaper vilket inte hjälpte för med endast drygt 7 000 bilar sålda 2003 och knappt hälften 2004 lades Marodören ner för tredje gången.

7. Superbilen som världen glömde bort: Argyll GT (1976)



När Bob Henderson 1976 bestämde sig för att skapa en skotsk superbil som skulle kunna köras i 320 km/h räknade han inte med att oljekrisen skulle sätta stopp för hans planer så snabbt. Det skulle dröja till 1977 innan projektet kom igång och till 1984 innan de första kundbilarna var klara för leverans. Men vid det laget hade den planerade V8:an med dubbelturbo nedgraderats till en turboladdad 2,6-liters V6:a och potentiella kunder hade tappat intresset för projektet.



8. Framtida klassiker: "Jag drogs som hypnotiserad till Alfa Romeo GT"

Publicerad 7 januari 2021

(uppdaterad 7 januari 2021)

Text Calle Carlquist

Alfas snygga allrounder har alla kvaliteter en keeper ska ha



Med föräldrar som Alfa Romeo 156 och 147 var det svårt för GT att inte slå an vid debuten i mars 2003.

En så snygg skapelse gjorde märket heder och när karossen med sin stora baklucka och sina förhållandevis goda utrymmen visade sig riktigt användbar attraherade den vida omkring.

Denne skribent drogs som hypnotiserad till GT och skaffade ett exemplar, som sedan i ett uttryck av snålhet såldes alldeles för tidigt. Kanske är GT inte något ämne för stigande priser framöver – det är inte många Alfa Romeo förunnat – kanske får den heller inte samma entusiastfölje som GTV eller Bertonecoupéer.

Men vem säger nej till en skönhet?



Calle Carlquist



9. Fredagsfilmen: Muskelbil deluxe

17 juli 2026

Idag har vi det stora nöjet att bjuda på en värsting bil från Chrysler corporation; Plymouth GTX 440 High performance 1969 convertible



FILM: <https://youtu.be/ES3EzX37lyc>

