



→ SKÅNSK RESA MED
LOTUS EVORA

SOUTHERN COMFORT

När vi börjar leta efter skylten har vi redan kört förbi.
Så blir det när de skånska naturresurserna utnyttjas
medelst Lotus Evora.

TEXT OCH FOTO DANIEL ÖSTLUND





Den var elfenbensarbetarnas stad i Astolpas mytiska kungarrike, Évora, och erövrades av romarna redan före Caesars tid. På dem följde visigoter och morer, kristna kungar och brutala biskopar. I dag är Évora ett portugisiskt världsarv vid floden Tejos strand, känt för välbevarade kyrkor och palats.

Så långt söderut ska vi inte i dag. Vi har spolats i land i skånska Simrishamn, ett fiskeläge sedan vikingatiden och än kokar hamnen av små fiskeskutttrar som töms på sin fångst av gaffeltruckar med små vita plastbackar.

Här väntar också vår Evora. Namnet ska enligt Lotus ha härletts från orden evolution, aura och vogue och har alltså ingenting att göra med preportugisiska elfenbensarbetare. Det må vara hur som helst med den saken, hos Lotus täpper Evora till en lucka i programmet som gapat tom sedan Esprits dagar. Sedan den försvann för sju år sedan har Lotus handlat om tvåsitsig lättkonstruktion med biblisk balans och olika grader av okomfort. Med Evora har Lotus åter sått ett frö av touringpotential.

Bakom hamnens rader av bodar hittar vi, kollega Calle och jag, lunchutskänkning av fisksort och med munnar fulla av holländaisesås utbryter en kartkamp. Calles »helt aktualiserade« atlas från sen bronsålder står mot mitt trumfkort, *Ducatiklubbens Utmärkta Vägar*, där extra svängvänliga snuttar markerats i rött.

Rött är rätt, hävdar jag och tar kommandot. Mörkt muttrar Calle något om kulturerosion, kramar sin karta och kliver in på passagerarplatsen. Vårt mål är Smygehuk, Sveriges sydligaste udde och jag tänker köra den längsta vägen dit.

Lotus påstår att Evora är en varje dag-bil som inte ska trötta ut sina resenärer eller låta sig påverkas av väderväxlingar. Formen är egensin-

nig, spetsnäst med långt neddragen midja och ett vackert rundarslat avslut. Nog ser den Lotus ut, med designelement lånade från lillebror Elise.

På dryg tomgång lufsar vi söderut längs kusten, från Simrishamn och genom Brantevik. Här trängs bedårande små hus vid vattnet, som om de gaddat ihop sig mot östliga vindar. Kring förra sekelskiftet fanns här Sveriges största handelsflotta räknat i antal fartyg. Numera står sommargästerna för den ekonomiska drivkraften och i hamnarna dominerar deras småbåtar. Bortanför dem tycks havet oändligt stort och horisonten löper i en obruten linje från norr till söder.

VÅRT UTSIKTSRUM konkurrerar med naturen om uppmärksamheten, för det är en mäktig miljö att vistas i. Kabinen är egen, personlig, modern och nyskapande. För att inte säga intim, vi riskerar att gnugga axlar i kurvorna. Takhöjden är rejäl, men eventuellt bagage får antingen skrynklas ner i en liten låda bakom motorn eller på en hylla bakom

stolarna. Det går att beställa Evora med ett litet baksäte i stället för bagagehyllan – kanske bra, om barnen saknar knän.

Ytor är läckert krökta och klädda i grovsytt läder. Paneler av aluminium bryter av och på sina håll är interiören skodd i grov textil som påminner om säckväv. Trösklarna är stora och breda, att kliva in i bilen kräver att man först sätter sig på dem och svänger in benen. Instrumenthusets grafik ger åttiotalsvibbar, av Sinclairdatorers strama form.

Avgjort är Evora ett annat väsen än Elise. Samtidigt är den lika brittisk som Porsche är tysk. I viss mån gäller det väl också sammansättningskvaliteten, mittkonsolen, tunn som ett grässtrå, ger vika och böjer sig under mitt knä och det bidrar till intrycket att inredningen egentligen bara är ett tunt fanér utanpå aluminiumchassit snarare än en bärande entitet i sig själv.

Brantevik tar slut. Jag greppar den lilla ratten och vänder inåt landet, öppnar spjällen och rasar över slätten, reslöstigt och mållöst.

Glimmingehus glimtar förbi i ögonvrån. Borgen har stått i över 500 år och uppfördes ursprungligen åt det danska riksrådet och riddaren Jens Holgersen Ulfstand. Här inne levde borgherren i avskild lyx bakom de mer än två meter tjocka murarna och åt på porslin som pöbeln bara kunde drömma om. Skulle bönderna börja bråka fanns allsköns försvarsmekanismer, främst håll från borgens karnaper att hålla kokande tjära genom, ner på upprorsmännen nedanför borgens murar.

Någon kokande tjära rinner inte från karnaperna när vi dundrar förbi



Med ett fast grepp runt den lilla kramvänliga ratten och en långt nedsjunkna gasfot svävar Evora heliumlätt över slätten. Körupplevelsen är ovanligt levande och angenämt ofiltrerad.



»DET GÅR ATT BESTÄLLA EVORA MED ETT LITET BAKSÄTE I STÄLLET FÖR BAGAGEHYLLAN – KANSKE BRA, OM BARNEN SAKNAR KNÄN. «

1. Diodbaklamporna utgör ankringspunkt för bakvingen.

2. Påtagligt grafiskt sinnad instrumentlayout, anas inte ett saltkorn åttiotal? På ömse sidor om mätartavlorna huserar varningslampor i var sitt kluster.

3. Instrumentpanelens kurvformer är direkt förföriska. Aluminiumknappar infattade i aluminiumpanel är snyggt men det är omöjligt att se knapparnas bakgrundsbelysning. Fina material, rätt tunt utförande.

4. Handen kommer inte genom handtaget så backspegeljusteringen är omöjlig att komma åt.

5. Framskärmens blinkers är som ett litet konstverk.

6. Toyotamotorn är knappt synlig och än mindre åtkomlig under alla kåpor och galler. Litet bagageutrymme.



**»MÄLARHUSENS STRANDBAD VARNAR FÖR
UNDERSTRÖMMAR, MEN SEPTEMBERSTRÄNDERNA
LIGGER ÖDE I VÄNTAN PÅ NÄSTA ÅRS BADGÄSTER.«**





och i vår aluminiumlåda tar vi knappt notis om det gamla kalkstenshuset. Precis som Lotus Elise har Evora en monocoque av extruderad och limmad aluminium på vilken hjulupphängningar med dubbla triangellänkar monterats både fram och bak, men konstruktionen är utvecklad och består nu av tre separata och utbytbara delar – praktiskt när man ska reparera en krockskada. Lotus anger att vridstyvheten har ökat med 250 procent jämfört med Elisechassit. Samtidigt har vikten ökat, Evora är ett halvt ton tyngre än Elise. Motorn, kallad 2GR-FE, kommer från Toyota och är en 3,5-liters v6 som normalt monteras i bland annat Lexus RX 350. Till teknikgodiset hör variabel ventilstyrning på både insugs- och avgassidan, liksom direktinsprutning av bränslet. Lotus har själva utvecklat trottelmapp och svänghjul liksom koppling kommer från AP Racing. Växelådan är också en Toyotahistoria.

EFTER ATT PLANLÖST ha plöjt genom det inre av sydvästra Skånes hörn vänder vi ut till havsbandet igen. Målarhusens strandbad varnar för underströmmar, men septemberstränderna ligger öde i väntan på nästa års badgäster. Evoras egna underströmmar går oss inte förbi, ljudkulissen är mustig och motorkaraktären rapp och snabbsva-rad; Toyotagenen ger sig inte till känna i annat än att motorns breda register speglar storföretagets utvecklingsbudget. I varvräknaren blinkar en *shiftlight* till när det där dags att växla och även om spaken är en smula vajervevig går det kvickt att kasta i nya kuggar. Allt annat än vevig är styrningen som är en sportbilsdelikatess. Här finns tyngd men inget av det artificiella motstånd som dyker upp i många moderna bilar och informationsflödet är makalöst högupplöst. Servoassistansen är av konventionell hydraulisk sort, här prioriteras känslighet före energieffektivitet. Kopplingen har fast fjäderkänsla, krispigt ingrepp och kräver ordentliga benmuskler. Tyvärr finns det ingen vet-tig plats för vänsterfoten annan än en liten avsats mellan hjulhuset och kopplingspedalen.

Vi svävar fram över slätten, låter motorn löpa fritt och väljer väg i det täta asfaltnätet efter humor. Ovanför oss rör sig himlens fågelstreck som

När såg du en Keinath C5 senast? Brantevik hör till Skånes mer exklusiva semesterställen och det återspeglas i vagnparken.



Längre än så här, till campingplatsen Södrast, kommer vi inte för här tar Sverige slut. Till höger en av kalkugnarna i Östra Torp, en märklig syn mitt på den skånska sädesåkern.



rökslingor mot den blå bakgrunden. Evoras stolar från tyska Recaro är de samma som Ford monterade i Focus RS, ett bra val visar det sig. De håller i ordentligt i kurvorna, samtidigt är de bekvämt skavfria och tröttrar inte ut några skinkor i förtid. Ford har för övrigt fått bidra med fler inredningsdetaljer, som somliga knappar och rattstångens spakar.

Vad som är slående här ute är hur Evora rör sig. Med heliumfyllda steg trampar den fram utan tröghet och den svarar som om all massa var koncentrerad till bilens mitt. Stötdämpningen är remarkabelt bra, Bilsteinbenen arbetar med tydlighet och stuns utan att bli stötiga eller slå igenom. Fjädringen är inte heller fullt så stenhårt satt som i tyskarnas moteld, samtidigt tillåter hjulupphängningarnas bussningar inga stora rörelser. Chassits kommunikation är metalliskt tydlig.

Bromspedalen är tung och distinkt, här finns massor av känsla och ingenting av den tvära

servoverkan moderna bilar annars lider av. Att skivorna är låsningsfria känns nästan överflödigt.

Nästa hållpunkt på kartan är Ales stenar, 59 stycken fem ton tunga kvartssandsstenar som ställts i en skeppssättning under järnåldern. Från Ales stenar är utsikten över Östersjön och Bornholm dramatisk. Men det ser vi ingenting av, för när vi inbillar oss att vi närmar oss har vi sedan länge passerat både avtagsväg och fornminne. Det gick nog lite fort.

YSTAD FÅR OCKSÅ klara sig utan oss. Det är en fin stad med välbevarad gammal bebyggelse, men nu har vi fått upp tempot och känner inte för att förstöra det med kultur. I stället ställer vi bäringen mot nordväst och följer skyltningen mot Anderslöv. Här och var står spridda skånska stenkyrkor och väderkvarnar kvar som vittnen om äldre tiders jordbrukssamhälle.

Vår Lotus, den arbetar elegant och behagligt. Det är någonting med dess attityd som är så tilltalande, den är aldrig *in your face* utan egentligen ganska lågmäld. Utan avståndsassistenter och *commandcenters* klarar den av att göra sitt jobb som en ren och skär bil. Den är snyggt filéad och brett bra. Och så är det den där oljiga styrningen, så finpixlig att däckmönstret nästan anas genom ratten.

Från Anderslöv åker vi rakt söderut igen. På slätten stöter vi på en näve vita halvklot, mystiska byggnader som visar sig vara kalkugnarna i Östra Torp. Här brändes kalk i hundra år, från 1800-talets mitt och framåt. Min vänsterfot börjar domna av sitt tungtrampade pedalvärv och bristen på viloplats.

Bara sekunder senare ser vi vatten och vi har nått resans mål. Sveriges sydligaste udde annonseras bara torrt med en vägs skylt. Vi stannar

vid rastplatsen Södrast och blickar ut över havet, oändligt stort med obruten horisont. Långt bortom den ligger Évora, elfenbensarbetarnas stad i Astolpas kungarike, men längre än så här kommer vi inte i dag. ✱

LOTUS EVORA

Pris 569 000 kronor.

MOTOR

6 cylindrig tvärställd V, dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank, 4 ventiler per cylinder. Variabla ventiltider, direktinsprutning.

Borrning/slag 94/83 mm
Volym 3 456 cm³
Kompression 10
Max effekt 280 hk (206 kW) vid 6 400 r/min
Max vridmoment 342 Nm vid 4 700 r/min

FORMKURVA ENLIGT LOTUS

0-100 km/h 5,1 sekunder
Toppfart 261 km/h
Vikteffekt 5,2 kg/hk
Litereffekt 81 hk/liter
Förbrukning bl körn 8,7 l/100 km

KRAFTÖVERFÖRING

Mittmotor, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

MÅTT

Längd/bredd/höjd 434/185/122 cm
Axelavstånd 258 cm
Spårvidd fram/bak 157/156 cm
Tjänstevikt 1 450 kg
Tankvolym 60 liter

HJULUPPHÄNGNING

Individuell upphängning, skruvfjädring, krängningshäm- mare. Dubbla triangellänkar fram och bak.

HJUL

Fälg 8 tum fram, 9,5 tum bak.
Däck 225/40 R18 fram, 255/35 R19 bak.

STYRNING

Kuggstångsstyrning, hydrauliskt servo. 2,9 rattvarv, vändcir- kel 10,3 m.

BROMSAR

Ventilerade skivbromsar. Diameter fram/bak 350/332 mm.



... meddelas endast på detta sätt.