

CURIOSITÉ

Reliant Scimitar GTE, 1972

BREAK DE CLASSE

Vous rêvez d'une Aston Martin *shooting brake* pour vous rendre au golf ou à une partie de chasse ? Inutile de casser votre tirelire pour avoir la classe avec le break sportif Scimitar !

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : GILLES LABROUCHE





CURIOSITÉ Reliant Scimitar GTE, 1972

Ado, je passais mes étés en Grande Bretagne pour apprendre (un peu) l'anglais, boire (beaucoup) de bière et me marrer (à la folie) avec les potes. Déjà piqué par le virus de l'automobile "différente", je me souviens de ces MGB à gros pare-chocs noirs arborant de vives couleurs "disco", de ces improbables engins à trois roues, mais également de ces élégants breaks de chasse – tout aussi inconnus en France – fabriqués par le même constructeur : Reliant. Si la Scimitar GTE (pour Grand Touring Estate) est une authentique automobile classique outre-Manche, elle demeure une pure curiosité chez nous...



La GTE reprend bon nombre d'accessoires de la production anglaise de l'époque, à l'instar des loquets de portes de MGB.

Du tricycle au break de chasse

Les Anglais ne font jamais rien comme tout le monde et Reliant en est un brillant exemple. Née en 1935, la marque de Tamworth, dont l'emblème représente une épée, produit alors des tricycles. Une activité qui perdurera jusqu'en... 2002 ! Autre particularité notoire, dès 1956, elle se spécialise dans les carrosseries en matière synthétique (GRP : Glass Reinforced Polyester). Enfin, elle produit à la fin des années 50 des véhicules à quatre roues pour la marque israélienne Autocars Company. Parmi eux, le curieux roadster Sabra à moteur 4-cylindres qui sera aussi commercialisé en Angleterre en 1961 sous le nom Reliant Sabre (type SE1). Nous y reviendrons prochainement... En 1962, lors du Motor Show de Londres, Ray Wiggin, le boss de Reliant, tombe sous le charme d'une auto présentée sur le stand Ogle Design, la SX 250. Basée sur le châssis d'un roadster Daimler SP 250 et utilisant une originale carrosserie en polyester, décision est prise d'adapter cette dernière sur le châssis de l'élégant coupé Sabre 6 (type SE2) à moteur six cylindres en ligne Ford. Ainsi naît en 1964 le coupé Scimitar (type SE4) qui utilisera ensuite des V6 Ford 3 l et 2,5 l. En 1965, toujours



Par rapport à une Scimitar SE6, il manque un peu d'espace aux jambes à l'arrière d'une SE5. Remarquez le rigolo bras basculant de l'accoudoir central !



Les dossiers des sièges arrière rabattus, l'espace utile se montre très généreux, mais le seuil de chargement demeure trop haut.

au salon de Londres, Ogle présente sur la base d'un coupé Scimitar un très élégant break vitré Triplex. Après une seconde exposition de ce prototype au salon de Turin, il sera utilisé deux ans par le Duc d'Édimbourg. Ainsi, l'idée d'un break sportif va peu à peu naître dans l'esprit de Ray Wiggin, et plus encore lorsqu'il découvre la Lamborghini Espada, une GT à quatre places. Il passe alors commande au designer d'Ogle Design, Tom Karen, d'un break de chasse. Ce sera la GTE (type SE5) présentée en 1968...

Sport en famille

Bien que reprenant un air de famille du coupé Scimitar ainsi que quelques-uns de ses éléments (le capot moteur, les portes, le pare-chocs arrière...), la GTE dispose d'un tout nouveau et rigide châssis dont l'empattement est allongé. Outre son style original, popularisant ainsi le concept de break sportif capable d'accueillir confortablement quatre adultes, l'auto se singularise par sa lunette arrière faisant office de hayon et par ses sièges arrière escamotables, la transformant en un immense break, d'autant que la roue de secours est rejetée à l'avant, au-dessus du radiateur. Sous le capot, le V6 Ford Essex de 3 litres accolé à la boîte est disposé en arrière de l'essieu avant, faisant de la GTE un break à moteur central avant. Enfin, parmi les ingénieux détails, un arceau de sécurité constitué de deux tubes est noyé dans le polyester. Le succès de la GTE sera rapidement au rendez-vous, notamment grâce à une ambassadrice de choix : la princesse Anne possédera jusqu'à huit Scimitar GTE ! En 1975, sous des



Vous êtes le bienvenu dans le plastique marron des seventies ! Notez à l'avant le plancher en pente douce...



traits familiers, la nouvelle GTE (type SE6) est une auto au châssis redessiné et aux dimensions élargies. Du reste, aucune pièce de carrosserie n'est commune au type SE5. Mais cela est une autre histoire que je vous raconterai dans un prochain numéro d'Autoretro car j'ai trop hâte d'essayer la GTE jaune que vous avez sous les yeux !

British touch...

Oui, cela faisait une trentaine d'années que je rêvais de m'installer derrière le volant d'une Scimitar GTE. Aussi, lorsque je découvris par

hasard en Belgique l'une d'elles chez le spécialiste Beaulieu Motor, décision fut prise de revenir faire l'essai de ce break le plus tôt possible... soit un an plus tard ! Il s'agit d'un type SE5a de 1972 reconnaissable à sa calandre légèrement différente et à ses feux de recul. Quelle auto, les amis ! Même dans cette ludique livrée jaune, ce break dégage un indéniable chic *so british* avec ses superbes longues vitres arrière fixes. Mais chic ne signifie pas nécessairement ergonomique. Après avoir dégagé l'essuie-glace arrière afin de relever le hayon tranchant à souhait, celui-ci s'arrête pile à hauteur de votre front pour mieux vous scalper au moment >

Placé en arrière de l'essieu avant, le V6 permet à la Scimitar une belle répartition des masses pour un excellent sens de l'équilibre. Très onctueux, le V6 s'apprécie avant tout sur le couple... et à l'oreille !

Même dans cette ludique livrée jaune, ce break dégage un indéniable chic *so british*.



CURIOSITÉ Reliant Scimitar GTE, 1972

Vraoum ! Les deux sorties d'échappement affirment le caractère sportif de ce break pas comme les autres.



Caractéristiques techniques

RELIANT SCIMITAR GTE (TYPE SE5A), 1972

Moteur Ford type 3012 E, V6 ouvert à 60° en position longitudinale centrale AV, tout fonte, 2 994 cm³ (93,67 x 72,42 mm), 146 ch SAE à 4 750 tr/min, 26,6 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 8,9 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames central (chaîne), vilebrequin 4 paliers, 1 carburateur double corps Weber 40 DFA-1.

Transmission aux roues AR, embrayage sec à commande hydraulique, boîte 4 vitesses, overdrive Laycock-de-Normanville sur 3^e et 4^e, pont 3,31. Boîte auto Borg-Warner type 35 à 3 rapports avec pont 3,07 en option.

Direction à crémaillère, sans assistance.

Freins disques Girling AV, tambours AR, assistance Girling.

Suspension AV avec leviers triang., trapèze transv., ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre antiroulis ; AR à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux, jambes de poussée, timonerie de Watt et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie cadre à caisson avec traverses acier, carrosserie en fibre de verre, break 2 portes avec hayon, 4 places.

Dimensions longueur 4,34 m, largeur 1,64 m, hauteur 1,32 m, empattement 2,53 m, voies AV/AR 1,39/1,335 m.

Roues jantes Dunlop 5,5 J en acier chromé avec centre riveté en alu, pneus 185 SR 14 (Nexen SB-702 185/70 R 14 sur modèle essayé).

Poids (à vide) 1 190 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 185 km/h, 0 à 100 km/h 10,4 sec.

Consommation moyenne (usine) 10/100 km.

ACHETER UNE SCIMITAR GTE SE5 /SE5A

Ce qu'il faut savoir

Il va falloir vous familiariser avec la conduite à droite, les GTE SE5a n'existant qu'avec le volant du "mauvais" côté ! À moins de tomber sur une très rare (une vingtaine d'exemplaires) SE5 *left hand drive*. Produite à 4 311 exemplaires de 1968 à 1971 (SE5) puis à 5 105 exemplaires jusqu'en 1975 (SE5a)*, la GTE n'est cependant pas très difficile à dénicher en Angleterre. Attention toutefois aux modèles rincés et à la corrosion qui affecte le châssis des autos aux prix trop attractifs... Les éléments mécaniques sont fiables et faciles à trouver (moteur, boîte et pont d'origine Ford, éléments de suspension avant de Triumph TR6,

freins avant de Jaguar XJ6, direction d'Austin 1800...) et l'entretien est à la portée de tous : vidange et graissage (8 points) tous les 6 000 km. Pour les pièces spécifiques, il faudra en revanche traverser la Manche où l'on trouve du neuf et de l'occasion chez quelques spécialistes.

*Source : *Reliant Sports Cars, Don Pither, Sutton Publishing Limited*

Combien ça coûte ?

En France, on observe un léger frémissement pour ce break de chasse. Si les prix affichés oscillent entre 3 500 € (auto roulante mais à revoir) et 6 500 € (exemplaire en parfaite condition), il faut savoir que le modèle n'est

cependant pas facile à vendre. Vous trouverez votre bonheur ici : www.scimitarfrance.net et www.breakdechasse.com De l'autre côté du *Channel*, le choix est bien entendu plus vaste encore, entre £2 000 et £4 500. C'est cadeau !

❶ **Le fidèle complice du fumeur... En plus, c'est mignon comme tout.**

❷ **Pompe de droite ou de gauche ? Le bouchon de réservoir étant central, peu importe au moment de faire le plein. Astucieux !**

❸ **Le nom du modèle est inscrit un peu partout. Particularité de ces jantes en acier chromé, le centre, riveté, est en alu ! D'autres belles anglaises adopteront ces jantes Dunlop, dont la MGB GT V8.**

