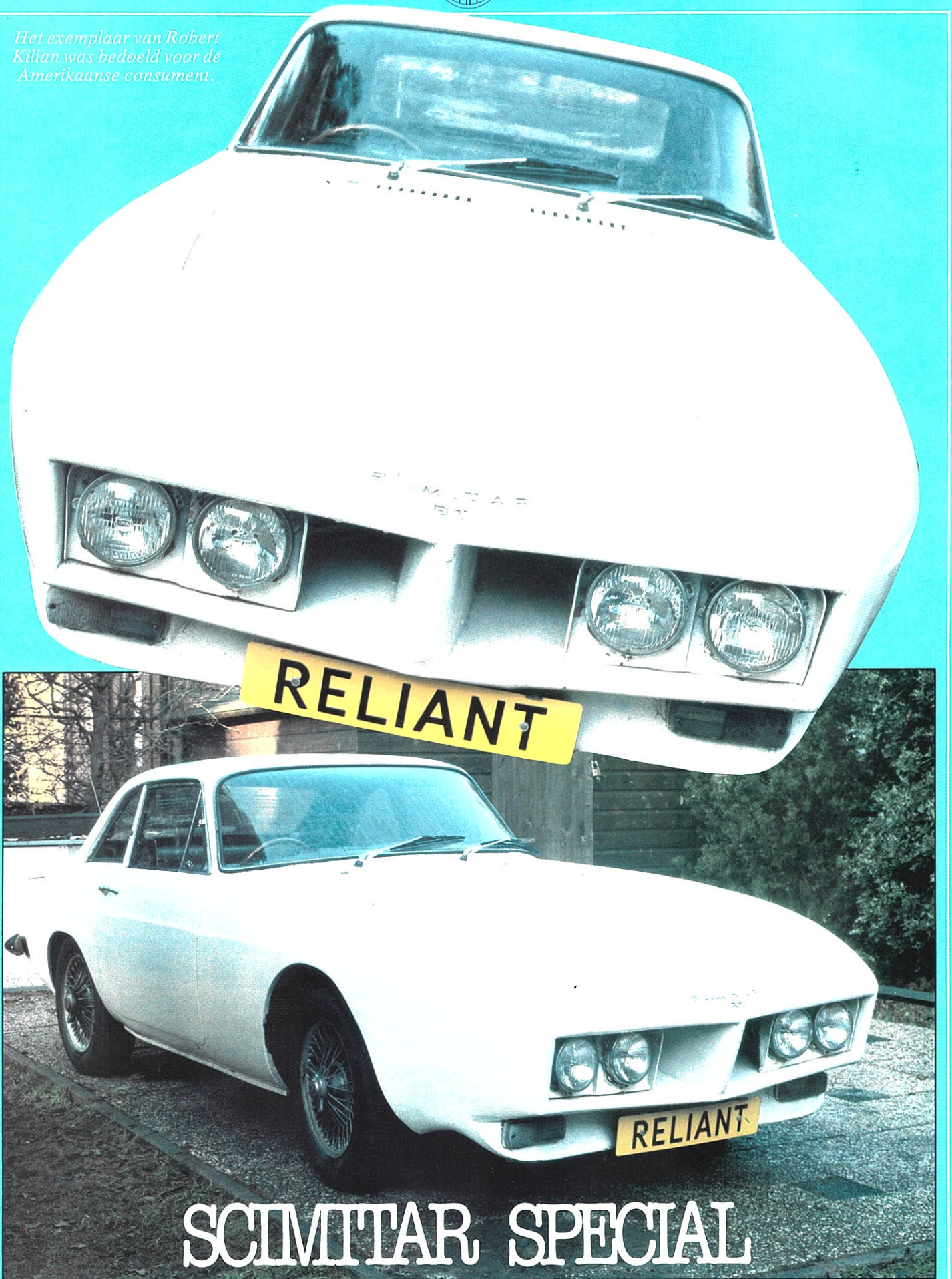
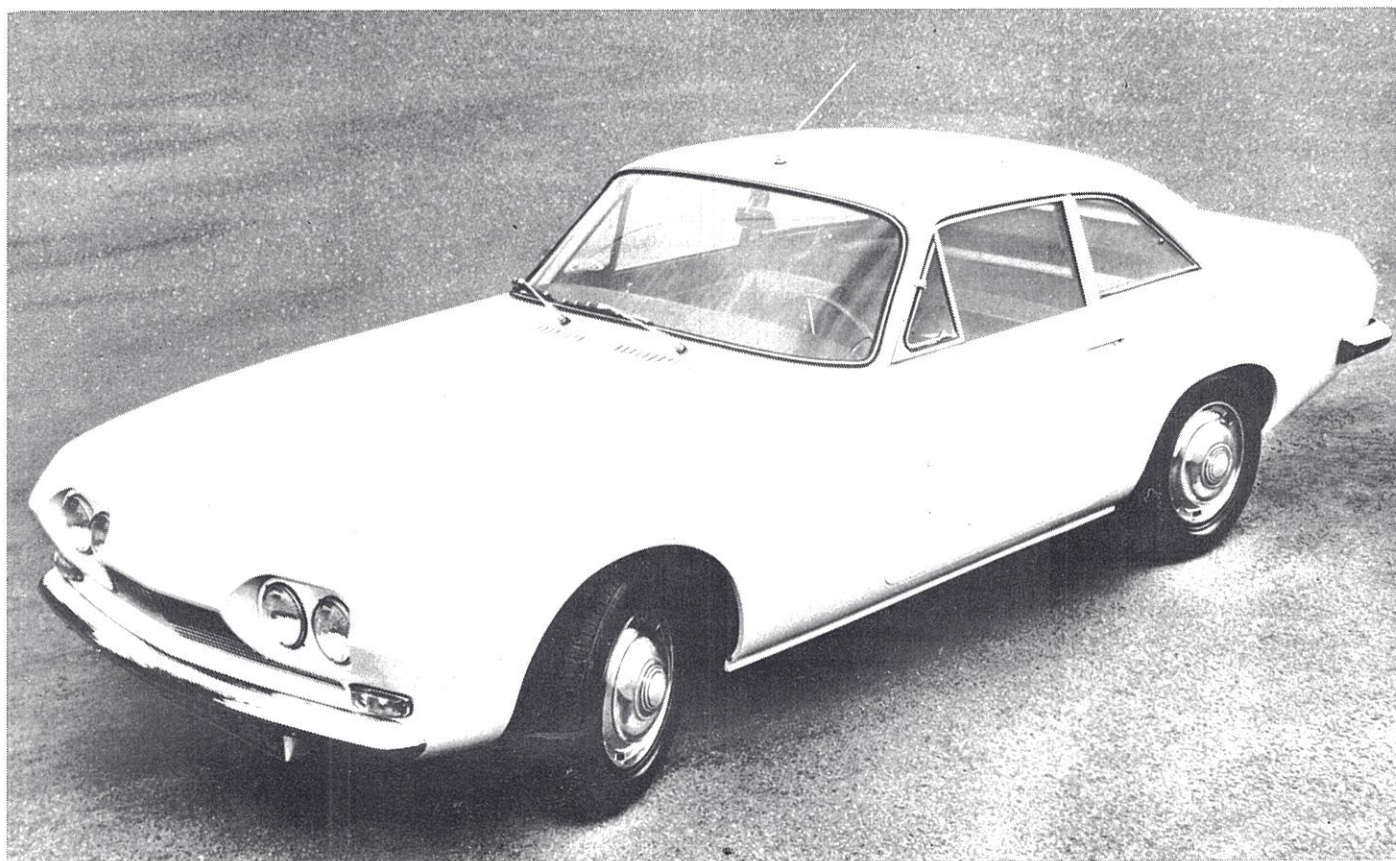




*Het exemplaar van Robert
Kilian was bedoeld voor de
Amerikaanse consument.*



SCIMITAR SPECIAL

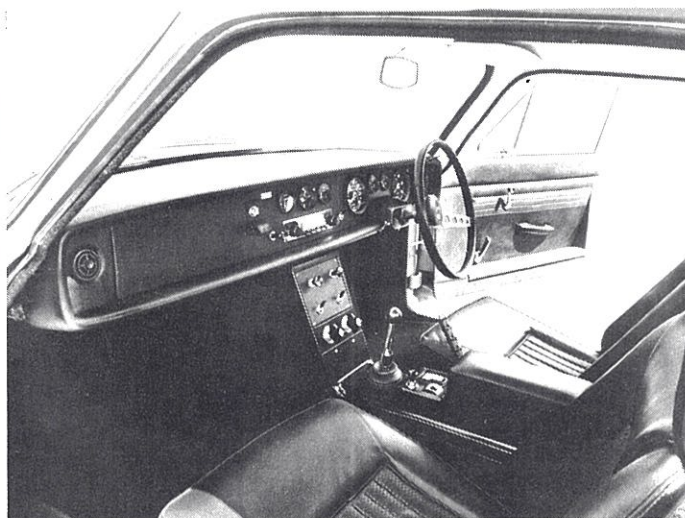


Als er in Nederland af en toe een vrijwel unieke wagen opduikt dan is het voor *Het Automobiel* zaak daar snel bij te zijn. Dat was zeker het geval met de kort geleden uit Engeland gearriveerde Reliant Scimitar die Hans Hugenholtz in Bussum bij zijn eigenaar kon zien, niet alleen een wagen van een vrij apart merk maar ook nog een unicum in die zin dat er van dit speciale model maar één bestaat.

Het begon allemaal toen de Reliant Motor Company Ltd uit Tamworth in Staffordshire (die al jarenlang kleine driewielers met vier zitplaatsen en een polyester carrosserie bouwde, de Regal saloon) voor een autofabriek in Israël de Sabra of Sabre ontwierp en ontwikkelde, een

sportieve wagen met 1½ liter motor die al snel vervangen werd door een zes-cilinder Fordmotor van 2.6 liter. Ook een kleine familie-auto, de Rebel, werd geproduceerd, eveneens met polyester body maar met vier wielen. En in die jaren zestig

Het dashboard ligt nogal diep, Reliant liep daarin voorop, en de instrumenten zijn snel op hun functies te beoordelen.



(en al eerder) waren er een aantal kleinere fabrieken die Europese sportwagens met goede lijnen voorzagen van ongecompliceerde Amerikaanse motoren met grote motorinhoud om op die manier tot grote wegprestaties en acceleratie te komen met daarbij een lange levensduur van de motor. Zoals de Gordon Keeble, de Peerless en in Frankrijk de Facel Vega en nog vele anderen. Reliant sloot daar op aan met een bijzonder

De Scimitar werd ontworpen door Tom Karen van de David Ogle-groep.

mooie en sportief gelijnde Scimitar die voorzien was van een zes-in-lijn-Fordmotor van 2.6 liter, net als in de Sabre. Met hun jarenlange ervaring in de productie van polyester carrosseriën bereikten ze dat hun GT's van roest gevrijwaard bleven. Die eerste Scimitars (Turks kromzwaard) verschenen in september 1964, naar een ontwerp van Tom Karen van de David Ogle-groep en werden (later ook met de 3 liter Ford motor) gebouwd tot laat in 1966, met een totaal aantal van 296 stuks.

Amerika

In die tijd valt ook het ontstaan van het unieke exemplaar dat nu in ons land is. Want ergens in 1965 had Reliant het plan de Scimitar ook op de Amerikaanse

markt te introduceren. Maar omdat daar (net als nu) allerlei extreme eisen werden gesteld aan plaats en hoogte van koplampen etcetera kreeg het prototype een heel speciale neus die met zijn nogal vierkante lijnen die de vier koplampen omgaven, afweek van de mooie gladde aflopende voorzijde van de standaarduitvoering.

En omdat het maken van een nieuwe mal voor de bouw van deze neus in polyester nog niet aan de orde was, werd er aluminium gebruikt. Deze constructie sloot met fiberglas overgangen aan op de originele body. Nu kunnen liefhebbers

neer nog in goede staat. De versnellingsbak is een ZF-vierbak; de motor heeft drie SU-carburateurs.

Op de weg

Voorlopig is deze speciale Scimitar nog niet op de weg maar vroegere ervaringen met Reliants omvatten ook een roadtest uit januari 1967 toen ik hetzelfde model, maar nu met de 3 liter-V 6 motor, over 778 kilometers

de kleinere 2.5 liter V 6 Ford, zodat, toen de productie in november 1970 eindigde, er maar een betrekkelijk klein aantal van deze bijzonder mooie GT's waren ontstaan, zo rond de 1000 stuks (1964-1970) van diverse typen. Dat er toch vrij veel zijn overgebleven, is te danken aan het sterke en eenvoudige chassis en aan de fiberglas carrosserie waarop roest, de grootste vijand van oudere wagens, geen vat heeft. En al in eind

1969 kwam de Scimitar GTE met een soort gestroomlijnde stationcar body de coupé vervangen.

De coupé die ik in januari 1967 te testen kreeg en die toen bij de importeur (Scimitar Import Nederland) in Laren maar f 24.600,— kostte, bracht voor de sportieve automobilist voor wie de hoge prijs van een Ferrari, Maserati of andere exclusieve Gran Turismo een on-



van klassieke wagens dit mooi of minder mooi vinden, maar dat neemt niet weg dat dit éne bestaande prototype toch wel een heel unieke automobiel is. Het plan voor introductie op de Amerikaanse markt werd opgegeven en de wagen kwam in handen van een dokter in Norwich die er lang mee reed. In 1978 kwam hij in handen van Clive de Carle en eerst kort geleden kwam de wagen in Nederland, waar uit het logboek bleek dat er nogal wat andere eigenaren waren geweest.

De polyester carrosserie is nog mooi intact en allerlei detailwerk wordt nu uitgevoerd om hem weer in topconditie te brengen. Omdat hij kwam uit de serie van de eerste jaren heeft deze Scimitar ook de 2.6 liter Fordzes-in-lijn en in het interieur zijn leerbekleding en houtfi-

aan de tand kon voelen, op de weg en natuurlijk op de unieke test-ground die het circuit van Zandvoort is.

Tussen oktober 1966 en augustus 1967 werden er 590 van deze 3 liter Scimitars gebouwd en daarna kwamen er nog 117 exemplaren met

Elegance, speed, comfort met die woorden wierf Reliant bijna duizend cliënten.



overkomelijke hinderpaal was, nu de kans om voor minder dan de helft toch een zeer snelle en mooie GT te kopen, met prestaties die heel dicht bij die van de exotische rensportmodellen lagen.

En mijn bevindingen waren dan ook hoogst bevredigend, want er waren maar weinig wagens op de markt die aan de Scimitar konden tippen. En zeker niet voor die prijs! En de coupé stak

dan ook met kop en schouders uit boven de lange reeks testauto's van het meer gewone genre. Om te beginnen behoorde de Scimitar tot de kleine groep echte Gran Turismo's die naast een hoge topsnelheid van goed over de 200

kant een voor de richting-lichten en het flitssignaal. Het interieur had een bekleding van zwart leer en het instrumentenbord lag diep, omgeven door een dikke schuimrubber stootrand. In het midden zaten twee kleine meters voor oliedruk en koelwatertemperatuur en links en rechts daarvan een grote toerenteller en een snelheidsmeter.

hieruit liep een centrale console naar beneden tot op de hoge transmissietunnel. In die console goed onder handbereik knoppen en schakelaars voor sproeier, ruitwissers, aansteker, verwarming en luchtverdeling, en verlichting waarbij het dimmen met de linker-voet gebeurde. De centrale armsteun had een bergruimte met een klein deksel daarop en vlak daarvoor stond

Vierhonderdste

De kofferruimte achterin is vrij klein, waardoor het slanke profiel behouden blijft, en door de toepassing van polyester voor de hele carrosserie wordt niet alleen de roest buitenspel gezet maar is ook het totale gewicht erg laag, want de voor de Scimitar gebruikte kunststof is 30% sterker dan metaal en ook 10% lichter. Het sterke chassis is van vierkante stalen buis opgebouwd en heeft onafhankelijke voorvering met schroefveren die we ook bij de achteras terugvinden. Die achteras (stijf) wordt aan elke zijde door twee radius-armen die alle krachten opnemen, op zijn plaats gehouden en biedt een geweldige wegligging.

Dat bleek wel toen ik de Scimitar op het circuit van Zandvoort onderhanden kon nemen. En omdat het mijn vierhonderdste roadtest was, waarvoor ik deze snelle nieuweeling wel een beetje speciaal had uitgezocht, was ik ook wel verplicht uit al dit moois het onderste uit de kan te halen. Niet dat dat veel moeilijkheden gaf, omdat de prestaties met al die pk's en dat lage gewicht met kop en schouders uitstaken bij wat er toen aan de markt was, maar het was natuurlijk wel zaak om deze test met uiterste precisie en oplettendheid uit te voeren.

Boven die toerenteller zat een tamelijk lange handle die vanaf het stuur makkelijk te bereiken was, de schakelaar voor de elektrische overdrive op 3 en 4. In het midden van het dashboard de benzinemeter van de 96 liter grote tank (die bij middelmatig snel rijden een actieradius van circa 700 kilometer toeliet), een klokje en een ampèremeter. Van

de korte en stevige schakelpook die een directe en exacte schakelweg had, goed onder de hand, ook als de rugleuning goed achterover stond. Dat was ook wel goed want de totale hoogte van de wagen was maar 128 centimeter en het frontale oppervlak vrij gering, mede door een breedte van maar 160 centimeters.

De Scimitar mag worden gezien als een echte grand turismo.

kilometer per uur, ook een bijzonder goede wegligging hadden en goede ruimte gaven voor twee personen met veel bagage want de kleine achterbank bood wel plaats voor twee kleine kinderen maar vooral niet al te lang en een volwassene kon ietwat opgevouwen ook wel even mee, maar de naam 2+2 was nog wat teveel. Maar in de twee ruim verstelbare stoelen die veel zijdelingse steun gaven kon je zeer comfortabel zitten met gestrekte benen en een goede afstand tot het stuurwiel, dat een met rubber gevulde en met leer beklede rand had. Onder dat stuur een kleine handle voor de claxon en aan de andere

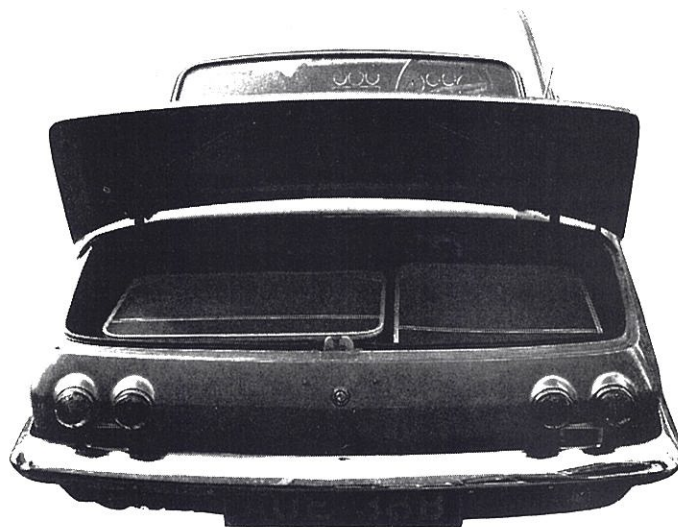


Prestatief

Allereerst kwam er bij zes remtests zestig per uur tot stilstand de mooie korte - gemiddelde - remweg van 13.75 meter uit de bus. Voor een 4.27 meter lange wagen sprak hier ook het lage gewicht van maar 900 kilo sterk mee en belangrijk was ook de grip van de Pirelli Cinturato's. Na vele kilometers op de weg en nu ook op het circuit bleek de besparing direct en vrij licht te

zijn en waren ook de pedaal-
drukken van koppeling en
rem gering. De remmen
(schijven vóór en trommels
achter) hadden een goede
servo-bekrachtiging. Wat
de bak betrof, daarbij vond
ik 1 en 2 wat aan de lage kant
maar met de sterk overvier-
kante motor (boring van
93.6 en slag van maar 72.4
millimeters) waren er heel
hoge toerentallen te draaien
zonder dat de zuigersnel-
heid hoog werd en daarmee
was het gat tussen 2 en 3
goed te overbruggen. Hoe
de verhoudingen lagen
bleek wel uit de (gecorrige-
erde) wegsnelheid bij
5000 toeren: In 1 was dat 50
kilometer, in 2: 75, in 3: 112
(3 O/D: 137,5) en in 4: 162.5
(4 O/D: 200).

Dat bewijst wel dat er op de
weg veel plezier was te bele-
ven met deze volbloed en
dat een kruissnelheid van
100 mijl (de klassieke 160 ki-
lometer per uur) heel rustig
urenlang vol te houden was.
Dat de acceleratiecijfers
ook wel om over naar huis te
schrijven waren bewijst het
volgende staatje: 0-40: 2.5
seconden, 0-60: 4.5 secon-



den, 0-80: 6.7 seconden en
0-100: 10.7 seconden, ter-
wijl de topsnelheid (gecorrige-
erd) aan de 210 kilometer
per uur kwam. Geen test
was volledig zonder de be-
faamde *st. 1/4 mile*, de kwart
mijl met staande start, en die
nam maar 16.9 seconden
waarmee de prestaties van
de Scimitar in een duidelijk
daglicht kwamen te staan.
De bak schakelde vrij licht
maar de synchromesh van 2
was wat langzaam.

*De kofferruimte is tamelijk
klein, maar daardoor blijft
het slanke profiel behouden.*

Na wat inloopronden kwam
er op het oude circuit van
4193 meter een tijd uit van 2
minuut 04.9 seconden met
een moyenne van 120.85 en
al deze prestaties waren
voor een wagen in die tijd,
zo'n 16 jaar geleden opval-
lend genoeg. Trouwens, dat
het al even geleden was be-

wijst ook wel de notitie bij
het testrapport: 'Wegenbe-
lasting per drie maanden
f 35,—'.

Rest nog te vermelden dat
de polyester body geen
kleur door en door heeft,
maar gewoon op de glasfi-
ber oppervlakte is gespoten
en dat de meest naar voren
komende eigenschap van de
Scimitar op de open weg wel
die verbazend snelle accéle-
ratie was, waarmee je alles
vlot en makkelijk kon inha-
len.

Het is dan ook bijzonder
prettig dat deze unieke Sci-
mitar nu in ons land is en
door de enthousiaste eige-
naar helemaal weer 'au
point' wordt gebracht.

Hans Hugenholtz

*Hans Hugenholtz, was
destijds zeer te spreken over
de schitterende Reliant.*

