

EEN VOORBEELD VINDT NAVOLGING

# RELIANT SCIMITAR GTE

DOOR OSCAR WILBERS

Eens in de zoveel tijd brengt een autofabrikant een model uit dat later een mijlpaal in de geschiedenis van deze industrie blijkt te zijn. De Reliant GTE hoort volgens mij onmiskenbaar in dit rijtje thuis.

**R**eliant scimitar GTE een mijlpaal? zult u misschien verwonderd vanuit uw stoel, verscholen achter dit tijdschrift, uitroepen. Inderdaad, niet zo'n voor de hand liggende keuze. Een Citroën DS, die vormde een mijlpaal want dit model illustreert perfect hoe de vormen van iets dat in het huishouden algemeen bekend is, het strijkijzer, kunnen ont-aarden in een automobiel. Dit alles natuurlijk gepaard gaand met het de Fransen toegedichte gevoel voor stijl en styling.

Maar Engeland, het geboorteland van de high performance estate, staat eigenlijk niet bekend als de bakermat van geniale styling ideeën. In het licht der eeuwigheid bezien is het nog niet zolang geleden dat Bugatti Bentley's classificeerde als verbazingwekkend snelle vrachtauto's. Italië, dat is het land van de stylisten. Het is dan ook een theoretische onmogelijkheid dat een Engels styling-idee nagevolgd wordt door Italianen. Maar dat is nu net de sensationele gebeurtenis die ergens in de zeventiger





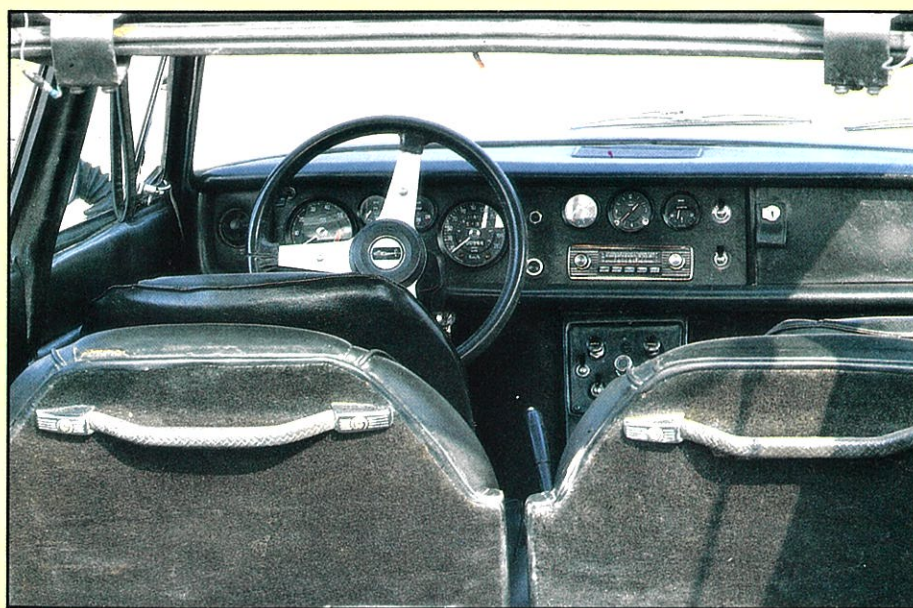


jaren plaatsvond; Lancia introduceerde de HPE hetgeen staat voor High Performance Estate. Het idee van de Reliant, het combineren van sportiviteit en praktische gebruiksmogelijkheden vond en vindt nog steeds navolging. Ter illustratie enige voorbeelden, de Volvo 1800 ES, de Lancia we noemden hem al, maar ook de Honda Civic en de Honda Aérodeck en de nieuwe Volvo 480 ES. Ere wie ere toekomt, Reliant was de eerste waarbij dit concept een succes werd. Verwonderlijk is het eigenlijk niet want bijna iedereen die een blik op het fraaie modelletje werpt, kijkt nog een keer. Het ziet er gewoon erg fraai uit. Niets bijzonders natuurlijk, er zijn zoveel modellen (we hebben het nu over auto's) bekoorlijk maar het gaat nogal eens gepaard met een beperking in de praktische gebruiksmogelijkheden. De Scimitar GTE was en is een volwaardige vierzitter zonder dat het model overkomt als surrogaat voor een echt sportieve auto. Na de Sabre, toch iets een stylistische miskleun, was Reliant wel de laatste waar men een zo perfecte combinatie van verwachtte. Hoe kwam het daar dan toe?

## Evolutie

Daarvoor moeten we ons even verplaatsen naar de periode waarin dit ontwerp ontstond. Het was de tijd van de opheffing van taboes op alle gebieden. Het was in de tijd dat revolutionaire ideeën langzaam opgang deden. Flower power en democratie all over the place deden hun intrede. Het woord yuppi was hooguit bekend in de zin van Young Urban Provo. Een periode van nieuwe en frisse ideeën.

Eigenlijk zou je kunnen zeggen dat het ontwerp gewoon in die tijd moest komen. De man achter het ontwerp zal bij het Britse equivalent van de burgerlijke stand ingeschreven



staan onder de naam Tom Karen. In de desbetreffende periode was de man werkzaam bij Ogle Design. Vast wel eens van gehoord, een Engels ontwerpburo onder leiding van David Ogle.

Het leven hangt van toevalligheden aan elkaar. In het geval van de GTE speelden ook deze toevalligheden een belangrijke rol. Aan de ene kant was daar de firma Ogle Design. Tom Karen, van Ogle Design, was in die tijd bezig de markante Daimler SP 250 van een ander, populairder gevormd, kleedje te voorzien. Het resultaat daarvan was te zien op de London Motor Show in 1962. Het was een leuk aansprekend model geworden waar, naar het schijnt, zelfs Sir William Lyons, zelf een meester stylist, waardering voor had. Maar de dagen van de bijzondere Daimler waren geteld,

mede door de overname van Daimler door Jaguar.

Aan de andere kant was daar Reliant chef Ray Wiggin. Hij was op zoek naar een aantrekkelijk gelijnde opvolger voor de Sabre. Op een of andere manier ontstond contact tussen de beide partijen. De een vermeldt dat Ray Wiggin het karrosserietje meteen al zo leuk vond dat hij onmiddellijk contact zocht met Ogle. De ander weet weer te melden dat Ogle contact zocht met Reliant om de productie van een dure Mini-variant, die Ogle in die tijd produceerde, over te nemen. Reliant was daarin niet geïnteresseerd maar wel in het Daimler-koetswerk. Hoe dan ook, de nuchtere feiten bevestigen dat het contact inderdaad gelegd werd. Zonder al te veel problemen was het oorspronkelijk voor Daimler ontworpen koets-



werk op het vrijwel ongewijzigde Sabre-chassis te monteren.

### Reliant Scimitar GT

Het resultaat van deze werkzaamheden was de Reliant GT zonder E. Het publiek kon het resultaat voor de eerste maal bewonderen op de London Motor Show in 1964, slechts een jaar nadat het vrijwel gelijke model op Daimler-basis te zien was geweest. Gedurende de productie werd geleidelijk het een en ander gewijzigd. Door invloeden van buitenaf werd na 1966 een drieliter V6 aangeboden in plaats van de 2,5 ltr. in lijnmotor. Laatstgenoemde werd namelijk door Ford niet meer gemaakt. Eind '67 werd echter toch weer een 2,5 ltr.-versie leverbaar, een kleinere versie van de drieliter. Zo langzamerhand werden alle onderdelen die van origine van de Sabre kwamen vervangen, totdat niets in de nieuwe verbeterde Scimitar jaargang 1966 meer aan de Sabre deed denken. Een goede zaak volgens sommigen.

### De evolutie naar de E

Een goed idee komt jammer genoeg bijna nooit zo uit de lucht vallen. Er gaat meestal veel, heel veel aan vooraf. De beste ideeën worden nog steeds geboren met een beetje wijsheid, veel geluk en heel veel voorbereidend werk. Voor buitenstaanders lijkt het dan vaak alsof het idee zomaar ineens spontaan opkomt. De Reliant GTE was eigenlijk in zijn basisconcept al te zien op dezelfde motorshow als waar de GT geïntroduceerd was. Op dat moment was het een soort Styling Studie, zoiets dat meestal aan de vreemdste fantasieën van de ontwerper voldoet maar waarvan je later in de automobiele realiteit maar weinig meer terugvindt. Het project was getooid met de naam Ogle GTS. De Estatevorm zat er al duidelijk in. Het dak, vrijwel geheel van glas, liep tot voorbij de achterwielen door om daarna abrupt te eindigen. Het karretje had echter nogal wat nadelen. Berijders van de huidige CW geoptimeerde en van veel glas voorziene flitsers zullen er ongetwijfeld een herkennen; het kon ontzettend heet worden in de Ogle GTS. Een klein onbelangrijk detail want het model was voornamelijk door toedoen van een glasfabriek gemaakt om te demonstreren wat er in die tijd al mogelijk was met glas. Een soort promotiestunt. Een ander nadeel van de auto was de beperkte bewegingsvrijheid ondanks het doorlopende

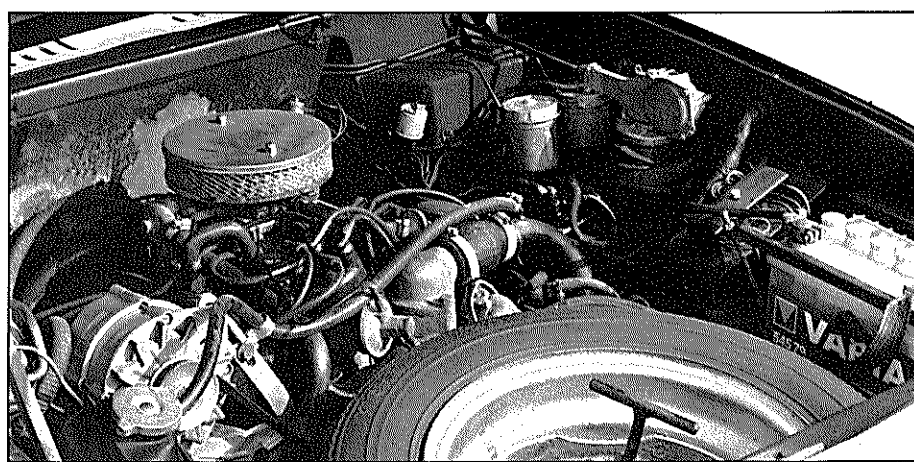
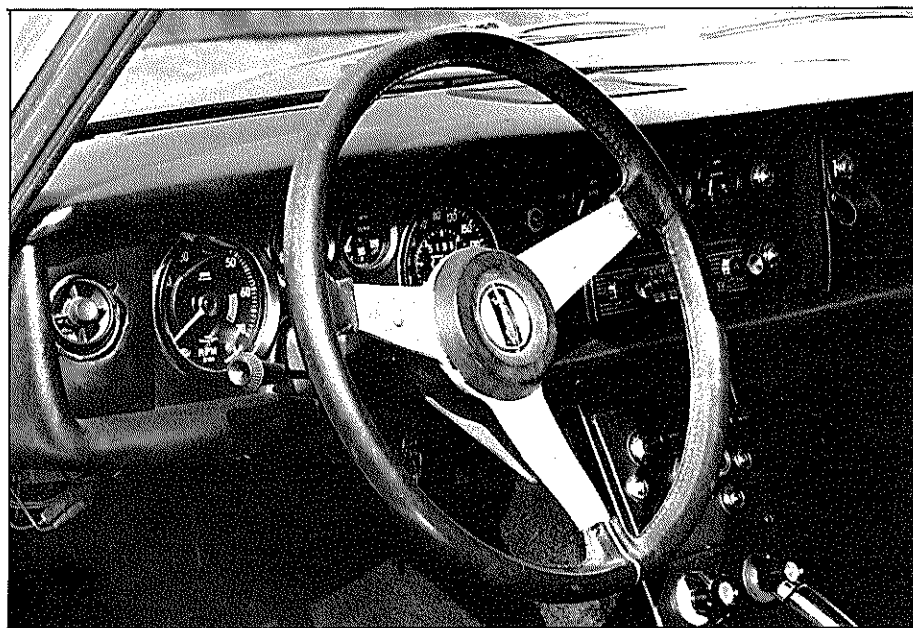
dak. Dit probleem kende de GT van Reliant echter ook en men wenste daarvoor eigenlijk een acceptabele oplossing. Tom Karen toog aan het werk met hoogstwaarschijnlijk in zijn achterhoofd nog de GTS. Een estate dus. Het probleem bij een estate was dat deze vorm vaak vereenzelvigd werd met saai en beroepsmatig transport van onhandelbare zaken. Een beetje bestelwagenachtig. Om dit te voorkomen werd gebruik gemaakt van nieuwe en oude stylingtrucs. De spoorbreedte werd vergroot, een bekende truc, denk aan de spoorverbreeders. De zijruiten liepen boven de achterwielen omhoog zodat de wielen achter groter leken dan voor, hetgeen evenals de spoorverbreeding sportief overkwam. De achterkant was natuurlijk heel belangrijk bij het ontwerp. In tegenstelling tot wat tot dan toe gebruikelijk was, sloot de achterraut qua hoogte niet aan bij de zijruiten, maar deze liep verder naar beneden door. Dit is ongetwijfeld een twistpunt geweest, maar een essentiële stap om associaties met bedrijfswagenmatige activiteiten te voorkomen. Een kleine spoilerachtige opleving van de daklijn boven de achterraut deed het overige. Een primeur was ook het gebruik van een gedeelde achterbank, iets dat nu bijna gebruikelijk is. Hetzelfde gaat overigens op voor de ruitwisser die de achterkant sinds 1969 sierde.

### Productie

Ray Wiggen, Reliant chief, kon zich onmiddellijk vinden in het model. In 1968 startte de productie van de Reliant GTE, de eerste sportieve estate. De wielbasis was langer dan die van de GT, de spoorbreedte idem dito, het scheelde 8 inch ofwel 20 cm. Het model werd slechts met de drieliter-motor van Ford geleverd en uiteraard ontbrak een overdrive niet. Het eerste model geldt onder kenners als SE 5. De SE 5A was het volgende type met een iets gewijzigd dashboard en wielen. De ontwerpers moesten toch wat te doen hebben.

De productieaantallen gaven aan dat de goede weg ingeslagen was met de estate. Van SE 5-model werden 4027 exemplaren verkocht, van het SE 5A-type maar liefst 7954 exemplaren. Productie-aantallen die voor een relatief kleine fabrikant als Reliant de moeite meer dan waard zijn. Onder het motto een gouden koe moet je niet verwaarlozen stond in 1975 het nieuwe verbeterde met waskrachtversterker-type in de startblokken, de SE 6.

Voor liefhebbers een beetje overdone. Het sportieve concept werd een beetje om zeep geholpen doordat de Reliant-fabriek in hogere (=duurdere) marktregio's wilde penetreren. De wielbasis werd langer, de vering comfortabeler. Deze ingrepen kwamen de wegligging



niet ten goede, maar de nieuwe SE 6 was inderdaad veel comfortabeler dan zijn voorgangers. Diverse luxe extra's werden leverbaar en ondanks de op sommige gebieden slechtere eigenschappen werd het model beter verkocht dan de SE 5 varianten.

De laatste variant die uitkwam was de SE 6A in 1977. Kleine maar belangrijke wijzigingen aan de wielophanging, voornamelijk aan de demper en veer karakteristiek, leverden een significante verbetering van het weggedrag op. Het comfort bleef echter.

De productie van de Scimitar is inmiddels beëindigd. Het sportiefste product dat Reliant heden ten dage voortbrengt is de veel minder revolutionaire, door Michelotti gestylde SS1. Leve de vooruitgang?

AMT  
Plus