

| MADE IN ENGLAND | Reliant Scimitar "Sabre"

Reliant

Bella da guidare

IL MARCHIO È POCO NOTO IN ITALIA, A DISPETTO DI UNA

LUNGA STORIA, E LA LINEA NON È DA COLPO DI FULMINE

MA COMPENSA CON IL PIACERE CHE SA REGALARE

DI EUGENIO MOSCA - FOTO MASSIMO CAMPI

Il nome Reliant potrebbe essere nuovo per molti appassionati di auto d'epoca italiani. Però, se stringiamo il campo agli appassionati di roadster "British old style" e aggiungiamo il nome Scimitar, magari a qualcuno potrebbe accendersi... il quadro. In realtà questo marchio vanta una lunga storia, essendo il terzo per anzianità tra le Case inglesi. Infatti, la Reliant è nata nel 1935, ma le sue radici storiche risalgono addirittura al 1826, data di fondazione della società capofila Beans, che negli anni Trenta del secolo scorso collaborava con la Rolls-Royce. E tra i suoi estimatori vanta addirittura un componente della famiglia reale britannica, la Principessa Anna, che intorno agli anni Novanta pare possedesse ben otto Reliant nelle varie versioni. Nonostante questo, al pari di tante piccole Case automobilistiche inglesi, anche la Reliant ha avuto

una storia piuttosto travagliata, che tra alti e bassi l'ha portata alla definitiva chiusura dell'attività nei primi anni Novanta.

Non solo Roadster

Il nome Scimitar appare nel 1964, quando la Reliant rileva il progetto di una GT (SX250), con carrozzeria in vetroresina e motore 2,5 litri a 6 cilindri in linea Ford, dalla Ogle, altra piccola Casa automobilistica che terminerà l'attività dopo la morte del fondatore. Due anni dopo arriva un nuovo motore V6 declinato in due cubature: 2.5 e 3.0. Partendo dalla versione più potente, nel 1968 la Reliant presenta una GT a quattro posti, la GTE, con pianale allungato, retrotreno ad assale rigido con parallelogramma di Watt, cambio a quattro marce e overdrive, quattro freni a disco, ma soprattutto un'innovativa car-



LISCIA O... COPERTA
La linea è quella spigolosa a cuneo tipica delle sportive anni '80, con il vezzo dei fari a scomparsa. A confronto due Reliant Sabre in versione "base" aperta e chiusa con hard-top. Quest'ultima monta anche i cerchi da 15", uno dei tanti optional disponibili insieme al tetto rigido.



rozzeria coupé hatch-back in vetroresina disegnata da Giovanni Michelotti. Della Scimitar GTE, in varie versioni compresa una cabriolet, si realizzano oltre 14.000 esemplari prima della cessazione della produzione nel 1986. Ma veniamo a noi. A fine anni '70 la Reliant mette in cantiere il progetto di una piccola spider focalizzato su gusto della guida e costo contenuto: deve essere leggera, maneggevole e dal design accattivante. Si coinvolge perciò ancora Michelotti che nel 1980 traccia le linee base della nuova auto, ancora con carrozzeria in vetroresina. Nel frattempo, i tecnici inglesi portano avanti il progetto di un nuovo telaio a traliccio centrale, stile Lotus Elan, con sospensioni a ruote indipendenti, le anteriori push-rod di chiara ispirazione corsaiola, cambio a cinque marce e trazione posteriore. Due i motori, entrambi quattro cilindri Ford: un 1.3

GUIDA PRECISA
In alto: belle sensazioni in pista, al Circuito Tazio Nuvolari. Sopra: il mix elegante e sportivo degli interni, con rivestimenti in pelle, radica e autoradio d'epoca, altro optional. Sotto: la Scimitarra, simbolo di precisione nel taglio e nella guida.



da 69 Cv e un 1.6 da 95 Cv. Potenze limitate, ma abbinate al peso di soli 830 kg riescono a dare alla piccola spider un certo brio. Le prestazioni fanno però un netto salto di qualità nel 1985, quando nel vano motore della Scimitar SS1 è trapiantato un quattro cilindri Nissan turbo di 1.809 cc che porta la potenza a quota 135 Cv. Test eseguiti da riviste specializzate dell'epoca accreditano la Reliant Scimitar SST di un tempo sotto i 7" nello 0-100 km/h e una velocità massima di 205 km/h. Quindi, prestazioni di tutto rispetto, soprattutto abbinate alla grande maneggevolezza; un pacchetto in grado di far soffrire vetture sportive di cilindrata e potenze ben superiori. Nel 1986 si cambia anche la motorizzazione più piccola, con un 1.4 da 75 Cv. Dal 1989 resta in produzione la sola versione 1.8 Turbo che, a seguito di restyling, nel 1991 è denominata Sabre.

Versione italiana

Agli inizi degli anni Novanta la società Aquila di Trieste assume l'incarico di importatore esclusivo per l'Italia di Reliant Motors. Per il mercato italiano è approntata un'apposita versione, con guida a sinistra, buona dotazione di serie e un nutrito elenco di optional. Tra le dotazioni di serie figurano sedili rivestiti in pelle con appoggiatesta, specchi esterni regolabili dall'interno, ruote in lega da 14", orologio al quarzo, spoiler posteriore integrato, capote con meccanismo a mantice in mohair double duck, copri capote, volante, pomello cambio e cuffia freno a mano in pelle, inserti console e plancia in radica, rivestimento interno in moquette di qualità, fari anteriori a scomparsa. Questa versione è venduta al prezzo di 43.988.945 lire (IVA al 19% compresa) a cui vanno aggiunte 1.200.000 lire per trasporto e immatricola-



STELLA E BORCHIA
Sopra: in azione la versione con cerchi da 15", ammortizzatori più rigidi e freni maggiorati. In alto: a sinistra i cerchi OZ da 15" con il disegno sportivo a stella e borchia con "finto" dado centrale di fissaggio; a destra il cerchio in lega originale da 14". A lato: il depliant della Scimitar GTE, versione precedente a quelle da noi fotografate. Chi volesse informazioni sulle attività legate al marchio Reliant in Italia può rivolgersi a Giorgio Prandina alla e-mail: gpclassics8@gmail.com.

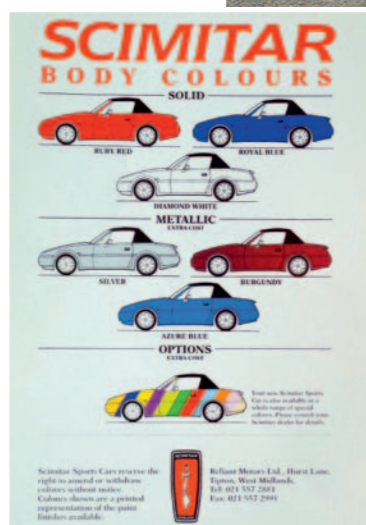
| MADE IN ENGLAND | Reliant Scimitar "Sabre"

zione. Lungo anche l'elenco di accessori disponibili a richiesta, tra i quali spiccano: vernice metallizzata speciale (850.000 lire), verniciatura su campione (1.490.000 lire), alzacristalli elettrici (660.000 lire), hard top (2.650.000 lire), rivestimento pannelli porte e bracciolo centrale in pelle (642.600 lire), predisposizione autoradio e antenna (171.500 lire), autoradio mangianastri Philips digicode (714.000 lire), cerchi in lega OZ da 15" con pneumatici Bridgestone Uni Expedia 195/50 (1.980.000 lire), volante Moto-Lita in legno (490.000 lire).

Insomma, c'è tutto il necessario per potersi personalizzare una vettura a piacimento. Così come oggi non è difficile trovare i ricambi, perché la maggior parte della meccanica proviene da auto di grande serie, Ford e Nissan, e perché in Inghilterra c'è un "Reliant Owners Club" molto attivo, che aiuta nel reperimento di ricambi ma anche di parti speciali perfino per chi vuole gareggiare.

Passione di famiglia

Lorenzo Prandina, appassionato di lunga data e pilota di auto d'epoca, si è imbattuto casualmente alcuni anni fa in una Reliant Scimitar "Sabre", l'ultima versione realizzata nei primi anni '90 e considerata la migliore. Sulle prime Prandina è rimasto colpito dalla linea particolare di questa spider, che come dice "può piacere o meno. Però c'è indubbiamente il piacere di possedere qualcosa di diverso, e comunque particolare, senza che sia impegnativo a livello di costi, sia di acquisto sia di esercizio. Perché la meccanica è abbastanza affidabile ed i ricambi sono facilmente reperibili". In Italia, dove si calcola siano arrivati una decina di esemplari di questo modello, le valutazioni di una Sabre possono variare dai 7.000 fino ai 16.000 euro a seconda delle condizioni. L'appassionato milanese non ha avuto dubbi sull'acquisto della Sabre dopo averla provata in pista, dove "si è dimostrata divertente senza essere troppo impegnativa. Insomma, è un bel giocattolino, perché i suoi 135 Cv potrebbero sembrare pochi ma grazie alla leggerezza le prestazioni sono interessanti, tanto che su strada i freni sono adeguati mentre se ci si vuole divertire in pista consiglio di montare quelli della MG Metro turbo. La versione con ruote da 14" è più agile e maneggevole, mentre quella che usa mio



figlio, con ruote da 15" ma anche ammortizzatori (Spax regolabili, ndr) e freni maggiorati, pensati apposta per l'utilizzo sportivo, vanta ancor maggiore tenuta sul veloce. Dopodiché, per viaggiare su strada è necessario avere una schiena a posto...".

L'entusiasmo è stato tale che ben presto in casa Prandina è arrivata un'altra Reliant per il giovane Giorgio, anch'egli grande appassionato di auto d'epoca, anche piuttosto particolari, tanto da farne una professione creando una società di "vendita di automobili su richiesta", occupandosi anche degli interventi necessari a ricondizionare o revisionare alcune parti dell'automobile. La passione e l'attaccamento a queste auto ha spinto papà e figlio ad intensificare i contatti con il "Reliant Owner Club" inglese divenendone una sorta di costola sul territorio italiano, con l'obiettivo di dare vita anche nel nostro paese ad un vero e proprio club, con un Registro nel quale censire le Scimitar Ti e Sabre presenti in Italia, organizzando poi raduni per passeggiate su strada e qualche... "scappatella" in pista.

CUNEO Sopra: la vista posteriore evidenzia ancora meglio l'andamento a cuneo della carrozzeria, con spoiler posteriore integrato, un classico per le auto sportive dell'epoca. A sinistra: il depliant con i colori originali disponibili per le Scimitar. A destra, in senso orario: sulla traversa anteriore, tra il ruotino di scorta e il motore, sono fissati in posizione trasversale gli ammortizzatori, nello specifico gli Spax regolabili (gialli); la sospensione anteriore, a doppi triangoli con molla obliqua e puntone di reazione push-rod; la sospensione posteriore a trapezi inferiori; il quattro cilindri Nissan 1.8 turbo da 135 Cv.



**SCHEDA TECNICA
RELIANT SCIMITAR 1800 TI E SABRE**

Motore Nissan CA 18ET, anteriore longitudinale Quattro cilindri in linea, monoblocco in lega leggera di alluminio Alesaggio x corsa 83x 83,6 mm Cilindrata 1.809 cc Distribuzione un albero a camme in testa, due valvole per cilindro Alimentazione iniezione elettronica e turbocompressore Potenza 135 Cv a 6.000 giri Coppia 19,1 kgm a 4.000 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco, comando idraulico Cambio a 5 marce + RM Differenziale meccanico con autobloccante **Corpo vettura** Carrozzeria Spider 2 porte 2 posti, in vetroresina Telaio monotrave centrale in acciaio Sospensioni a ruote indipendenti: anteriori doppi triangoli e puntone push-rod, ammortizzatori idraulici trasversali, molle elicoidali, barra antirollio; posteriori trapezi inferiori, ammortizzatori idraulici con molle elicoidali coassiali, barra antirollio Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo Cerchi in lega leggera 5Jx14" (optional 5,5Jx15") Pneumatici 175/70-14 (optional 195/50-15) Capacità serbatoio carburante 45 litri **Peso** Peso in ordine di marcia 830 kg