

1989

Middlebridge Scimitar

MIDDLEBRIDGE SCIMITAR GTE  
1987-1990Production:  
77 exemplaires

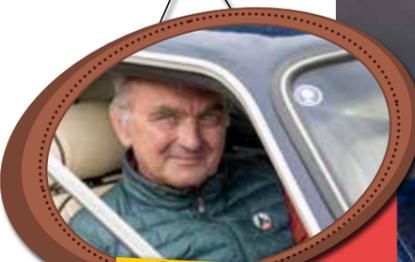
# Pépite anglaise

Question pour un champion: « Je suis un break de chasse quatre places aussi excentrique que mon île britannique d'origine, j'abrite un V6 Ford sous mon long capot et fais partie des montures préférées de la princesse Anne du Royaume-Uni. Née Reliant, j'ai changé de marque en toute fin de carrière. Je suis donc une des 77 Middlebridge Scimitar GTE qui ont vu le jour. Vous montez ? »

Par Jacques Warnery - Photos: Benjamin Asket



# ESSAI Middlebridge Scimitar



**Jérôme,**  
le propriétaire

Lors d'un séjour linguistique en 1976, le voisin de ma famille d'accueil m'a emmené à l'école à bord d'une Reliant Scimitar GTE SE5 à laquelle je ne connaissais strictement rien. Sa sonorité incroyable et son style unique sont restés dans ma mémoire. Lorsque j'en ai revu une à Paris à la fin des années 90, tous ces souvenirs sont revenus et j'ai commencé à me renseigner. Après avoir possédé quelques anciennes, j'ai fini par trouver en 2012 une Reliant Scimitar GTE SE6 datant de 1976. Elle était en vente à Anney. Par l'intermédiaire du Club Scimitar France, j'ai pu tisser des liens avec des propriétaires et nous avons effectué pas mal de sorties ensemble. La Middlebridge Scimitar GTE participait à ces activités et son propriétaire, trop âgé, souhaitait s'en séparer en 2016. J'ai sauté sur l'occasion car elle était en bien meilleur état que ma Reliant dont j'ai pu me séparer quelque mois après. Ce modèle de 1989 est la 2<sup>e</sup> des 77 modèles fabriqués. Elle a été achetée neuve comme véhicule de fonction à un cadre de la Société Générale. Bien plus tard, mon vendeur l'a fait homologuer en Suisse et a récupéré un V6 2.9 d'occasion sur lequel il a fait monter deux catalyseurs. La voiture dispose d'un historique ultra-complet qui tient dans deux énormes classeurs et j'ai toutes les factures! La voiture est unique, atypique et son caractère est particulièrement attachant. La Middlebridge est davantage fiabilisée, même si quelques petits caprices électriques subsistent. Je trouve mon bonheur chez Dieselec API à Soissons.

Un geste simple comme celui de boucler sa ceinture de sécurité prend une ampleur particulière à bord de cette anglaise au nom imprononçable. Impossible une fois la porte fermée d'aller la récupérer, avec un siège conducteur aussi proche du montant central et décalé vers la fenêtre extérieure. Seule solution, rouvrir la porte en question et bien s'attacher, avant de la refermer. Ceux qui ont goûté aux charmes du Land Rover Defender connaissent le refrain. Notre curiosité du jour partage avec ce dernier un goût prononcé pour une ergonomie fantaisiste toute britannique. Les deux rencontrent aussi une certaine cote d'amour auprès de la famille royale d'Angleterre. Si la reine Elizabeth II prenait plaisir à sillonner sa propriété de Balmoral à bord du premier, sa fille la princesse Anne s'est prise d'affection pour cet original break de chasse, après s'en être fait offrir un lors de son 20<sup>e</sup> anniversaire. Pas moins de sept autres ont suivi...

**Artisanat anglais**  
Cette cavalière émérite n'a sûrement pas été insensible à la personnalité atypique de cette Scimitar GTE dont la carrosserie en fibre de verre repose sur un robuste châssis en caisson d'acier.

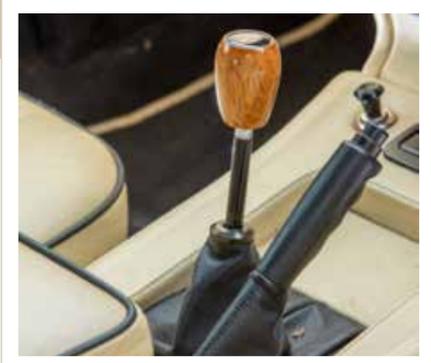
L'histoire débute en 1964. La firme Reliant, qui lors de ses années fastes occupa la place de deuxième (!) constructeur britannique, très loin derrière l'ogre British Leyland décide de produire une voiture de sport, en récupérant des mécaniques Ford. Si le tout premier modèle GT SE4 prend l'allure d'un coupé classique qui disparaîtra en 1970, le break de chasse GTE SE5 débarque dès 1968. À partir de 1975, il devient GTE SE6 (empattement étiré de 10 cm et voies élargies de 8 cm), avant de faire valoir ses droits à la retraite en 1986. L'aventure continue en 1987, lorsque deux jeunes passionnés rachètent les droits de la marque Reliant, grâce à un mécène japonais possédant la société Middlebridge. L'assemblage de la voiture qui récupère toujours un maximum de pièces issues d'autres véhicules de la grande série est réalisé dans un hangar basé à Rochester et prend 300 heures de travail, à l'échelle d'un seul ouvrier. En devenant Middlebridge, la Scimitar GTE reçoit pas moins de 450 modifications. Le V6 2.9 emprunté à la Ford Scorpio, les trains roulants revus (direction assistée, barres antiroulis) et les pare-chocs redessinés sont l'arbre qui cache la forêt. Comme beaucoup, la princesse Anne qui a possédé le cinquième exemplaire



Cette Scimitar date peut-être de 1989, mais sa planche de bord carrée rappelle que les premiers modèles datent de 1968! Le dessin taillé à la hache typique de cette époque est là pour le rappeler! Les garnissages cuir réalisés par l'ancien propriétaire remplacent les placages en skaï et en bois montés à l'origine.

La Scimitar fourmille de détails croustillants comme cette petite plaque métallique nichée sous l'essuie glace arrière. Ses feux ronds évoquent les Ford Capri d'antan et cette version réalisée par Middlebridge se distingue notamment des Reliant par son bouclier arrière différent.

LA TECHNIQUE	
Moteur	V6, 12 S
Cylindrée	2933 cm <sup>3</sup>
Distribution	NC
Puissance maxi	152 ch à 5700 tr/mn
Couple	212 Nm à 3000 tr/mn
Alimentation	Injection multipoint
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 5 vitesses
Freins AV / AR	Disques / Tambours
Pneus	195/75 VR 15 (185/80 VR 14 sur version essai)
Dimensions L x l x h	4,43 x 1,72 x 1,32 m
Poids	1310 kg
Vitesse maxi	193 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	8,5 s
Conso. moyenne	9,5 l/100 km
Réservoir	91 l
Coffre	204 dm <sup>3</sup>



Le maniement du levier de vitesses demande un peu d'accoutumance, surtout qu'il est installé du mauvais côté. Passer de la marche arrière à la première n'est pas aisé.



Le bloc compteur et compte-tours est installé devant le conducteur, mais l'implantation du volant gêne la lisibilité.



Le bloc d'instrumentation supplémentaire trône au sommet de la console centrale. Les aiguilles sont prises de spasmes quand le clignotant est actionné!



# ESSAI Middlebridge Scimitar

estampillé Middlebridge a dû en pincer pour ce dessin unique signé Tom Karen. Après tout, difficile de ne pas craquer sur ce long capot et ce profil de ce break de chasse à la ligne moins clivante que celle d'une Lotus Elite taillée à la serpe, non ? Sa carrosserie en composite d'un seul tenant en l'absence de toute aile et sa calandre à quatre phares qui vous renvoie directement à l'Angleterre des années Thatcher en font une curiosité unique.

## Ambiance lumineuse

S'attarder sur les formes de notre 29° des 79 Middlebridge Scimitar GTE produites suffit à faire traverser le Channel. Elle rappelle la brièveté de cette aventure qui s'est terminée par une liquidation judiciaire en 1990. Par rapport aux pratiquement 14000 Scimitar GTE produites par Reliant, la rareté des Middlebridge rend la rencontre autrement plus intense. Le couple du V6 chipé à

la berline Scorpio suffit amplement à transporter un des chevaux de la princesse Anne dans une remorque, mais la Scimitar GTE préfère accueillir un ou deux de ses chiens. À condition d'avoir rabattu les dossiers des deux sièges arrière et installé une couverture pour ne pas salir un plancher élégamment garni ! L'espace dédié aux canidés princiers n'est alors pas très haut, mais la longueur suffisante leur permet de s'y sentir bien. Encore faut-il qu'ils soient suffisamment alertes pour s'y installer, avec une lunette arrière ouvrante au seuil de chargement plus haut que celui d'un hayon classique. Une fois les dossiers remis, le break de chasse devient une quatre-places dotée de deux sièges arrière séparés. Leur implantation centrée par rapport à leurs homologues avant offre une ambiance lumineuse qui favorise l'impression d'espace. Sauf que la longueur aux jambes



Aisément accessible via une lunette ouvrante en verre, le coffre manque de hauteur de chargement, mais il est logeable.



Il faut un minimum de souplesse pour prendre place à l'arrière. Une fois installé, l'espace aux jambes et la garde au toit n'en font pas une familiale accomplie, mais quel charme !

et la hauteur sous plafond limitée imposent de ne pas mesurer plus de 1,75 m pour y être à l'aise. L'espace dédié aux bagages qui s'en tient alors à 204 dm<sup>3</sup> impose à la princesse Anne de voyager léger si l'idée lui vient d'emmener trois autres occupants à bord. Ces derniers ont alors tout le loisir d'apprécier un habitacle resté bloqué au tout début des années 70, avec sa planche de bord taillée à la serpe, son instrumentation ronde qui déborde sur la console centrale et ses gros interrupteurs disséminés çà et là. Ils n'ont en revanche pas droit

au superbe garnissage tout cuir de cet habitacle réalisé récemment par un sellier. La sonorité délicieusement sourde du V6 Ford au réveil tente de faire oublier cette position de conduite aussi fantaisiste que son pédalier. Son implantation lointaine qui oblige à s'installer près du volant impose un flegme britannique princier. Le levier de vitesses implanté loin sur la console centrale aussi. D'autant que la première n'est pas évidente à passer du premier coup. Ajoutez à l'ensemble une conduite à droite peu naturelle

## Pour en savoir plus

- LIVRES**
  - The Essential Buyer's Guide Reliant Scimitar GTE et Middlebridge, Elvis Payne, Veloce Publishing
  - Reliant Scimitar 1964-1986, R.M. Clarke, Brookland Books Ltd
- CLUBS**
  - Middlebridge-scimitar.co.uk
  - Scimitarfrance.net
  - Scimitarweb.co.uk
- PIÈCES DÉTACHÉES**
  - Scimitarparts.com

**qualités**  
Le côté atypique de ce break de chasse, sa rareté, son agrément mécanique, son habitacle unique

**défauts**  
Son ergonomie toute britannique, son rayon de braquage, ses places arrière un peu justes.

Notre break de chasse arbore ici des jantes « Princesse Anne » 14 pouces qui équipaient ses nombreux modèles. Elle a possédé une Middlebridge Scimitar qui coule aujourd'hui une retraite heureuse dans un musée du Derbyshire !



Les deux grandes sorties d'échappement qui pointent vers l'extérieur sont atypiques, mais la sonorité qui s'en échappe ne laisse pas indifférent ! Son châssis paisible qui repose sur un amortissement souple préfère les ballades aux tangos endiablés !

chez nous et les premiers tours de roue deviennent vite une aventure. La souplesse du V6 Ford et la douceur de la direction assistée rassurent dans cet univers quelque peu hostile.

## Esprit d'évasion

Une fois le temps d'adaptation passé, la Scimitar GTE devient autrement plus conciliante. À condition de passer outre son rayon de braquage de supertanker. Ses dimensions de grosse compacte d'aujourd'hui ne la rendent pas encombrante sur la route, même si son long capot et cette impression d'être rejeté près des roues arrière rendent ses proportions différentes à appréhender. Elles permettent de ressentir les réactions d'un train arrière dont le pont semi-rigide engendre quelques trépidations et réactions sur chaussée bosselée. Les amortisseurs arrière fatigués de notre modèle d'essai et la garde au sol très basse la font vite talonner à la moindre bosse ou autre dos d'âne un tant soit peu marqué. Notre Middlebridge n'en demeure pas moins agréable à emmener, même si quelques virages suffisent à comprendre qu'elle n'a rien de sportive. Son amortissement souple qui pénalise la précision de conduite rappelle les limites à ne pas dépasser, malgré

un châssis équilibré. Ce break de chasse préfère largement les grands espaces des Highlands ou son confort moelleux devient un précieux allié. C'est dans ces conditions que la princesse Anne doit prendre plaisir à lâcher la bride des 150 chevaux du V6 qui

peuvent alors s'exprimer en toute liberté. Pas démonstratif dans la toute première partie du compte-tours, le bloc Ford retrouve une seconde jeunesse à mi-régimes et galope alors vaillamment pour le plus grand bonheur de sa noble propriétaire !



La proue flanquée de ses quatre phares ronds et de sa calandre noire horizontale fait l'effet d'un voyage vers la toute fin des années 60.



Niché sous le long capot, le V6 issu de la Ford Scorpio chante bien, même si ses performances n'ont rien d'exceptionnel rapportées à notre époque actuelle.

## le budget

LA COTE	SCIMITAR GTE6 (1987-1990)	
À restaurer	À réviser	Prête à rouler
10 000 €	18 000 €	25 000 €

La côte d'une Middlebridge Scimitar GTE est proche de celle des toutes dernières Reliant. Assez peu élevée en France, elle l'est en revanche davantage en Angleterre. Mais c'est avant tout une affaire d'opportunité, car le modèle se fait rare en annonce, pour ne pas totalement inexistant.

L'ASSURANCE	NORMALE	COLLECTION
Au tiers	309 €	171 €
Tous risques*	586 €	316 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus.

\* Avec vol et incendie.

Dans l'absolu, les pièces ne valent pas plus chères que sur une autre auto, et puis, sa mécanique Ford promet un bon approvisionnement. Mais c'est une anglaise. Comprenez par là que la fiabilité n'est pas toujours au rendez-vous. Quant aux pièces de carrosserie et d'habitacle, elles sont beaucoup plus rares.

LE PRIX DES PIÈCES	
Filtre à air, carburant, huile et 4 bougies	55 €
Courroie d'accessoires	9 €
Disques et plaquettes AV	210 €
Disques et plaquettes AR	243 €
Amortisseurs AV/AR	270 €
Silencieux d'échappement	328 € les deux
Kit de distribution	Chaîne
Kit d'embrayage	240 €
Phare avant	92 €
Feu arrière	35 €
Pneumatiques (x2) en 185/80 VR 14	160 €

Moyenne des prix relevés sur : Oscaro.fr, Scimitarparts.com et Pneu.rezulteo.fr

## Je craque ? POUR SON CARACTÈRE DÉLICIEUSEMENT ATTACHANT

Rouler en Scimitar GTE est un sacerdoce. La difficulté pour ne pas dire l'impossibilité d'en trouver une sur le marché de l'occasion avec un tel blason impose une patience d'ange. Ensuite, sa position de conduite horripilante et son ergonomie fantaisiste dont seule les créations de la perfide Albion ont le secret exigent un flegme tout britannique. Sa finition parfois fantaisiste et ses petits caprices de star font également partie du contrat. Mais le plaisir de craquer le V6 et de profiter d'un break de chasse à l'ambiance unique mérite ce sacrifice. D'autant que sa conduite devient gratifiante après un court round d'observation. Pour rouler différent dans une auto incroyablement attachante que l'on aime aussi pour ses défauts, je ne vois pas mieux !

Un grand merci au Club Scimitar France pour nous avoir mis en relation avec cet heureux propriétaire que l'on remercie pour ses conseils et sa disponibilité.