

Simca Versailles

# LA PLUS AMERICA DES FRANÇAISES



64

*A mi-chemin entre Detroit et Nanterre, la Versailles se réclamait sans modestie de la splendeur des rois.*

De F

Coup de  
Simca r  
ainsi qu  
France ! Doré  
française de F  
réellement ind  
Simca annonç  
Ce nouveau m  
à la Vedette et  
sujet.  
En réalité, la V  
vraiment diffus  
que je m'insta  
volant de l'obj  
de la plus eur  
puisque, en fa  
par Ford ! La  
898 000 franc  
Premier point  
là mais les so  
Pour 2 351 cr  
moins honnêt  
maintenant 80  
malheureuse

# LA PLUS AMERICAINE DES FRANÇAISES



*Versailles se réclamait sans modestie de la splendeur des rois.*

*De Ford à Simca, même combat*



**Très figolées dans le détail, les formes de l'arrière pouvaient exciter la convoitise du passant.**

**C**oup de tonnerre en juillet 1954 : Simca rachète toutes les installations ainsi que les modèles de Ford-France ! Dorénavant, la petite filiale française de Fiat prend des dimensions réellement industrielles et, dans la foulée, Simca annonce l'apparition de la Versailles ! Ce nouveau modèle est destiné à succéder à la Vedette et la curiosité est grande à son sujet.

En réalité, la Versailles commencera à être vraiment diffusée en 1955 et c'est en mars que je m'installerai pour la première fois au volant de l'objet, prêt à goûter aux charmes de la plus européenne des américaines puisque, en fait, la Versailles a été étudiée par Ford ! La première version est vendue 898 000 francs.

Premier point, le moteur. Le V8 est toujours là mais les soupapes latérales également. Pour 2 351 cm<sup>3</sup>, le résultat n'en est pas moins honnête. La puissance atteint maintenant 80 ch à 4 800 tr/mn alors que la malheureuse Frégate Renault ne peut

opposer qu'un 4 cylindres en ligne, pourtant infiniment plus récent et doté de soupapes en tête, mais qui n'exhalera jusqu'en 1956 que 58 ch à 4 000 tr/mn.

Pour atteindre les 80 ch (contre 65 ch à l'origine), le vénérable V8 a été quelque peu violenté. Le rapport volumétrique a été augmenté, l'admission redessinée, les deux petites pompes à eau ont été remplacées par un seul équipement à gros débit, l'allumage a été muni d'un double linguet. En vérité, le résultat est à la hauteur des espérances des techniciens et, plus important sans doute, des clients potentiels !

Ainsi fortifié, le moteur n'est pas plus bruyant que celui de la Vedette – critère discutable au demeurant – mais des résonances dues vraisemblablement à la transmission gâtent un peu le séjour aux places arrière. Au point de vue punch, rien à redire : la vitesse de pointe est de 139 km/h (soit nettement plus vite qu'une Frégate ou qu'une 15 Citroën) et les 1 000 mètres

Un intérieur aux selleries matelassées et toujours ce même grand volant, avec un cerclage-avertisseur très USA.



66

départ arrêté sont couverts en 39 s 3/5èmes, alors qu'une Frégate de la même cuvée demande 44 s 1/5ème pour couvrir la même distance !

La consommation était le gros point noir des dernières Vedette. Avec la Versailles, la consommation globale chute en moyenne d'un bon litre aux cent kilomètres, bien que la boîte ne possède toujours que trois vitesses, avec un levier sous le volant dont le débattement surprend par son ampleur. Bien entendu, les partisans de la sobriété ricanent : des chromes, du clinquant, en somme un engin pour les "m'as-tu vu" ! Pourtant, sur la route, la Versailles fait mieux que paraître et les volants tant soit peu adroits savent se servir de la légèreté relative des réactions pour accroître la maniabilité. Volage, l'arrière l'est un peu, mais le McPherson avant, inauguré par Ford sur l'anglaise Zephir qui eut bien du mal à s'y faire, fonctionne très correctement. Au

reste, la suspension s'est nettement européanisée, ce qui signifie en termes clairs qu'elle est devenue beaucoup plus ferme. Les amateurs de confort y perdent mais la voiture est devenue plus sûre et il faudra encore attendre de nombreuses années pour voir apparaître des voitures capables de satisfaire simultanément les deux partis.

Hélas, il est au moins un point sur lequel le progrès n'a pas influé. La Vedette était parvenue en 1954 à une qualité de freinage normale pour l'époque. Un an plus tard, la Versailles marque une regrettable dégénérescence, non pas tellement en ce qui concerne l'efficacité pure mais l'équilibre. Si le conducteur appuie



#### SIMCA VERSAILLES

- **Moteur** : Puissance fiscale 13 CV. Cylindrée 2 351 cm<sup>3</sup>. 8 cylindres en V 66,06 x 85,72. Un carburateur double corps inversé Zenith. Allumage par delco. Refroidissement à eau sous pression par pompe et deux thermostats. Contenance du réservoir 60 litres. Rapport volumétrique 7.2. Soupapes latérales. Arbre à cames central commandé par pignons. Puissance au frein 80 ch à 4 400 tr/mn. Couple maximum 15,2 mkg à 2 200-2 600 tr/mn.
- **Transmission** : Roues arrière motrices. Boîte mécanique 3 vitesses.
- **Châssis, suspension** : Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes type MacPherson par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques incorporés. Suspension arrière à essieu rigide par ressorts semi-elliptiques longitudinaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques. Barre de torsion stabilisatrice à l'avant.
- **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction** : A vis et galet.
- **Pneumatiques** : 6.40 x 13.
- **Carrosserie** : Poids à vide : 1 150 kg.
- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 2 044 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 34 ch. Rapport poids/puissance 14,3 kg/ch.

fermement sur la pédale, et je ne m'en prive pas, les écarts sont non seulement nombreux mais imprévisibles. Un coup à droite, un coup à gauche ; toutes les opinions sont successivement satisfaites

mais la sécurité n'y trouve certes pas son compte.

Sur le plan esthétique, la Versailles marque en revanche une évolution très sensible sur la Vedette. Ses lignes sont modernes, relativement tendues et les surfaces vitrées sont en très nette augmentation par rapport à une carrosserie qui, en fait, datait du début des années 40. Malheureusement, cette élégance cache une finition qui n'est pas loin d'être déplorable. Réalisée à la va-vite, la carrosserie souffre d'une grande quantité d'imperfections, les unes mineures mais les autres particulièrement exaspérantes. L'entourage chromé du pare-brise à tendance à s'envoler à grande vitesse mais, moins satisfaisant encore, le tableau de bord crache littéralement au visage des flots de courants d'air parfois chargés de relents d'huile et les portières ainsi que le couvercle de malle laissent passer l'eau dès la première pluie !

La voiture est vaste, le constructeur parle de six places confortables, mais l'occupant du centre de la banquette arrière est assis directement sur un tunnel de transmission très proéminent. Les quatre portières s'ouvrent d'arrière en avant - le progrès est relativement récent - mais la profondeur de la banquette arrière nuit grandement à l'accessibilité.

A mesure que le temps passera, la Versailles évoluera lentement vers un degré



Le plus aném quand même

de qualité acc souffrira quelq lorsqu'apparait que le très sym l'aspect et l'équ dessus de la m



Comment se croire à l



mais la sécurité n'y trouve certes pas son compte.

Sur le plan esthétique, la Versailles marque en revanche une évolution très sensible sur la Vedette. Ses lignes sont modernes, relativement tendues et les surfaces vitrées sont en très nette augmentation par rapport à une carrosserie qui, en fait, datait du début des années 40. Malheureusement, cette élégance cache une finition qui n'est pas loin d'être déplorable. Réalisée à la va-vite, la carrosserie souffre d'une grande quantité d'imperfections, les unes mineures mais les autres particulièrement exaspérantes. L'entourage chromé du pare-brise à tendance à s'envoler à grande vitesse mais, moins satisfaisant encore, le tableau de bord crache littéralement au visage des flots de courants d'air parfois chargés de relents d'huile et les portières ainsi que le couvercle de malle laissent passer l'eau dès la première pluie !

La voiture est vaste, le constructeur parle de six places confortables, mais l'occupant du centre de la banquette arrière est assis directement sur un tunnel de transmission très proéminent. Les quatre portières s'ouvrent d'arrière en avant – le progrès est relativement récent – mais la profondeur de la banquette arrière nuit grandement à l'accessibilité.

A mesure que le temps passera, la Versailles évoluera lentement vers un degré



**Le plus anémique des V8, pauvre cadeau américain au titre du plan Marshall, avait quand même réussi à prendre quelque chevaux pour animer la Versailles.**

de qualité acceptable mais sa réputation en souffrira quelque peu, même lorsqu'apparaîtra la luxueuse Régence ainsi que le très sympathique break Marly, dont l'aspect et l'équipement étaient très au dessus de la moyenne.

#### LA COTE DE L'EXPERT

Au sein de la gamme Simca, la Versailles était la rivale des Renault Frégate et autres Ford Vedette. Son style chargé est lui aussi très « américanisé » et représente l'une des rares originalités de cette voiture. La cote de Christian Huet : 10 000 F. Tendance à la stabilité.

tement  
en termes  
aucoup plus  
ort y perdent  
plus sûre et il  
ombreuses  
des voitures  
anément les  
  
nt sur lequel le  
dette était  
ité de freinage  
n plus tard, la  
table  
lement en ce  
mais  
ppuie

#### SIMCA VERSAILLES

- **Moteur :** Puissance fiscale 13 CV. Cylindrée 2 351 cm<sup>3</sup>. 8 cylindres en V 66,06 x 85,72. Un carburateur double corps inversé Zenith. Allumage par delco. Refroidissement à eau sous pression par pompe et deux thermostats. Contenance du réservoir 60 litres. Rapport volumétrique 7.2. Soupapes latérales. Arbre à cames central commandé par pignons. Puissance au frein 80 ch à 4 400 tr/mn. Couple maximum 15,2 mkg à 2 200-2 600 tr/mn.
- **Transmission :** Roues arrière motrices. Boîte mécanique 3 vitesses.
- **Châssis, suspension :** Ensemble monocoque. Suspension avant à roues indépendantes type MacPherson par ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques incorporés. Suspension arrière à essieu rigide par ressorts semi-elliptiques longitudinaux. Amortisseurs hydrauliques télescopiques. Barre de torsion stabilisatrice à l'avant.
- **Freins :** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction :** A vis et galet.
- **Pneumatiques :** 6.40 x 13.
- **Carrosserie :** Poids à vide : 1 150 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 2 044 cm<sup>3</sup>. Puissance au litre 34 ch. Rapport poids/puissance 14,3 kg/ch.

fermement sur la pédale, et je ne m'en prive pas, les écarts sont non seulement nombreux mais imprévisibles. Un coup à droite, un coup à gauche ; toutes les opinions sont successivement satisfaites



*Comment se croire à Miami sur la route de Cabourg...*