

WAGENS
IN DE
PRAKTIJK

Ondanks Amerikaanse invloed overheersend Franse gratie

Rijtest met de Ford „Ver-



Het uiterlijk van de „Versailles” valt o.m. op door de sterk teruggebogen grille en de grote gebogen voorruit.

Zoals bekend is de „Versailles” een product van de Ford-Simca fabrieken te Poissy. Hoewel de Amerikaanse invloed op uiterlijk en constructie onmiskenbaar zijn, vindt men in deze wagen toch overheersend de Franse gratie terug en proeft men in de zeer volledige en in sommige opzichten verfijnde afwerking een creatie van „la douce France”.

Fraaie lijnen

Het uiterlijk van de „Versailles” valt, behalve door de fraaie lijnen, onmiddellijk op door de sterk teruggebogen grille, de grote gebogen voorruit en de achterruit van zeer grote afmetingen die over de gehele breedte van de wagen loopt. Portier- en raamstijlen zijn bescheiden van afmetingen, zodat men n.u.v. enkele plekken rondom een voortreffelijk uitzicht heeft waarbij het aantal dode hoeken tot een minimum beperkt is.

In de grille zijn links en rechts twee mistlampen ingebouwd die tevens als voorste clignotteurs werken. De koplampen zijn met mistkappen afgeschermd en in de spatborden (zo men daar nog van kan spreken in de moderne carrosseriebouw) ingebouwd. Van achteren vindt men twee achterlampen van fors formaat, die in twee delen geconstrueerd zijn. Boven de gecombineerde stopachterlamp en clignotteur en de onderste helft, die in wit plastic is uitgevoerd, is achteruitrijlamp. Dan vinden we links en rechts ter hoogte van de voorruit nog parkeerlampjes die in Frankrijk voorschrift zijn en die zo praktisch zijn dat ze in feite op geen enkele wagen behoorden te ontbreken.

Wij blijven nog even buiten de auto en openen met een sleutel het dekse van de kofferruimte. Kracht is hier niet voor nodig, want wanneer we het slot hebben omgedraaid, veert het dekse vanzelf omhoog, dankzij twee trekveren die links en rechts zijn aangebracht. Men heeft deze veren met een beschermhoes overtrokken om te voorkomen dat de bagage er door beschadigd zou kunnen worden. Een lampje begint automatisch te branden, zodat men ook in donker een goed overzicht heeft. Dat kan noodzakelijk zijn, niet alleen om de grote hoeveelheid bagage waaraan deze kofferruimte plaats biedt goed te kunnen stouwen, doch ook omdat zich hier, tegen de rechterwand staande, het reservewiel bevindt.

Carrosserie en chassis vormen één geheel. Het in de carrosserie opgenomen chassisraam, dient tot basis van de robuust geconstrueerde motorruimte, waarin motor en voorvering gemonteerd zijn. Men heeft de carrosserie opgebouwd uit plaatstalen liggers en stijlen van gesloten profiel en de bodemsteunen zijn dusdanig tegen de - eveneens kokervormige - chassis-langsliggers gelast, dat een zeer stijve constructie werd verkregen.

Nu we toch deze constructie, die door de Fransen veelal met de naam „mono-coque” wordt aangeduid aan het bespreken zijn, willen wij meteen de vering aan een nadere beschouwing onderwerpen. Achter worden half-elliptische langveren toegepast, die voorzien zijn van rubberblokken tussen de veerbladen. Deze veren worden ondersteund door dubbelwerkende telescoop schokbrekers. De chassisbalken zijn ter plaatse gewelfd op dusdanige wijze dat er ten alle tijde voldoende veerspel overblijft. De vering voor is van een geheel andere constructie. Hier heeft men schroefveren toegepast, die boven de fuseepennen liggen. Deze lange soepele schroefveren zijn voorzien van telescopische dubbelwerkende schokbrekers en zij vormen veerelementen die ook op zeer slechte wegen de oneffenheden op voortreffelijke wijze opvangen.

Het hierdoor verkregen veerresultaat en stabiliteit zijn verrassend goed te noemen.

Van de wielen en vering naar de remmen. Zelfbekrachtigende remmen verhogen de druk van de remschoenen tegen de trommel - en daarmede de remwerking - waardoor reeds een lichte druk op het rempedaal de wagen afremt. Natuurlijk worden de remmen hydraulisch bediend (door middel van een hangend rempedaal) en, zoals bij de meest Franse automobielen, is het remolie reservoir van doorzichtig materiaal, zodat men met een oogopslag het niveau van de remolie kan controleren. De geperste stalen wielen dragen banden van het formaat 6.40 x 13.

Motor
Nog moeten wij Uw geduld op de proef stellen, want alvorens in te stappen gaan we eerst een kijkje onder de motorkap nemen. Ook hier weer: een lampje gaat automatisch branden als men de motorkap opslaat. En dan zien we daar het hart van deze Versailles, de zeer soepele, pittige en krachtige „Aquilon” motor.

Een V-8 motor met zijkleppen die bij 4600 omw./min, 80 (rem) PK, ontwikkelt en bij 2200 omw./min. een koppel heeft van 15,2 kgm. Boring en slag bedragen resp. 66,06 en 85,72 mm., zodat een cilinderinhoud van 2353 c.c. verkregen wordt. Men heeft deze motor een compressieverhouding van 7 : 1 gegeven, wat aan de moderne eisen voldoet. Om alle trillingen zo veel mogelijk tegen te gaan heeft men de motor op vier punten in rubber opgehangen en we kunnen niet anders zeggen dan dat het bereikte resultaat zeer goed is. De „Aquilon” motor heeft roterende kleppen en verstelbare klepstoters.

Een sterke waterpomp zorgt voor koeling en thermostaten zorgen voor een zo snel mogelijk op bedrijfstemperatuur komen van de motor, terwijl men in het zeer koude jaargetijde de radiator nog kan afschermen met een daarvoor bijgeleverde beschutter.

Gasfabriek is een dubbele valstroomcarburetor die voorzien is van een ruimemeten oliebad lichtfilter. De benzine wordt ter plaatse gebracht door een membraam benzinepomp, aangedreven door de nokkenas, die de brandstof pompt uit de benzinetank die 60 liters kan bevatten. Voor de ontsteking heeft men gebruik gemaakt van een stroomverdeler met dubbele onderbre-

ker. Verder: automatische verroeging van het ontstekingstijdstip door een centrifugaat reguleer met compenserende vacuüm regelaar.

De stuurinrichting is van het type worm met rol met een overbrengingsverhouding van 17,9 op 1. De kleinste draaicirkel kunnen we dan gemakshalve tevens even vermelden: 10,65 meter.

Achter de motor zit - zoals te doen gebruikelijk - de enkelvoudige droge plaatkoppeling en daarachter de drie-versnellingsbak, waarvan de tweede en derde gesynchroniseerd zijn en de hoogste versnelling tevens de prise direct is.

Als transmissie zien we een cardanas met kruiskoppelingen en een hypoid achteras, banjo model. Overbrenging van pignion en kroonwiel is 3,9 op 1.

Interieur

Daarmede zijn we dan onze beschouwing rond en we haasten ons een van de portieren te openen waarvoor we, gemakshalve, dat van de bestuurdersplaats nemen.

Allereerst het algehele interieur. Zeer verzorgd tot in details. De bekleding van de banken is in twee soorten stof uitgevoerd en afgezet met kunstleer. Alle prima verzorgde zittingen van de banken (waarop voor en achter 3 mensen plaats kunnen vinden) zijn van schuimrubber. Men heeft beschafde kleurencombinaties toegepast die het 's avonds nog beter „doen” dan overdag, wanneer de binnenverlichting (welke automatisch gaat branden bij het openen van een portieren) het interieur in een diffus licht zet. De voorbank loopt op rails en is naar lengte van de benen verstelbaar.

De stuurkolom heeft links de hefboom voor de richtingaanwijzers, die als knipperlichten zijn uitgevoerd en rechts de hefboom ter bediening van de versnellingen. Contrôle oo de knipperlichten vinden we op het dashboard in de vorm van groen oplichtende pijltjes die resp. naar links en rechts wijzen. Na een kleine draaiing van het stuur valt de richtingaanwijzer automatisch terug. Op het stuur een halve (waarom halve?) ring die de dubbeltonige claxon bedient.

Het dashboard, dat modern is uitgevoerd omvat, v.l.n.r.: benzine- en temperatuurmeter, een horizontaal aanwijzende snelheidsmeter met KM-teller en een elektrisch werkend klokje.

Verder controlelampen voor oliedruk en laadstroom. Onmiddellijk hieronder een hele rij knoppen, die allen door duidelijk leesbare naamplaatjes hun functie kenbaar maken; deze naamplaatjes zijn in donker allen verlicht en uitstekend waarneembaar. Van l.n.r. zitten daar: knop voor bediening van de ruitensproeier, choker, schakelaar voor bediening van de verlichting, waarmede tevens de mistlampen ontstoken kunnen worden. Branden de laatstgenoemden, dan wordt dit aangegeven door middel van een zich uiterst links bevindende groene controlelamp. Verder: een schakelaar voor de claxon, waarmede deze resp. enkel, dubbeltonig en voor lichtsignalen geschakeld wordt; bediening van de ruitensproeier en tenslotte het contactslot met ingebouwde starter.

Direct onder het dashboard geheel links vinden we de knop waarmede de lichtsterkte van het instrumentenbord geregeld kan worden. Vervolgens aan beide kanten van de stuurkolom bedieningsknoppen voor de air-condi-



De Ford „Versailles” waarmede wij de weg opgingen.

sailles"

Product van de Ford-Simca
Fabrieken te Poissy

tioning, waarbij zes verschillende combinaties mogelijk zijn. Ook hier zijn de aanduidingen in het duister goed verlicht, zonder dat zij ook maar in het minst hinderlijk voor de bestuurder zijn. Geheel rechts een schakelaar voor de verwarming, waarbij zodanig voor een geforceerd binnenstromen van de lucht kan worden zorg gedragen.

Zoals we zien is dit alles tot in de puntjes verzorgd. Is het contact afgezet, dan dient de hefboom die anders de richtingaanwijzers schakelt er voor om de kleine parkeerlampjes links en rechts in werking te stellen.

Er is plaats voor het inbouwen van een radio. Men heeft een elektrisch en automatisch uitschakelende sigarenaansteker niet vergeten, evenmin als een ingebouwd asbakje (ook een voor de achterzittenden) en een ruim handschoenenkastje, dat desgewenst afgesloten kan worden. Knipt men dit kastje open dan gaat er automatisch een lampje branden.

De weg op

Gereden werden 1368 KM. Hiervan op primaire wegen en auto snelwegen 894 KM, op secundaire wegen 357 KM, op tertiaire wegen en „kinderkopjes” 84 KM, op zandwegen en ruw terrein 33 KM.

Omstandigheden waaronder gereden werd:

Weerscondities: afwisselend van zeer slecht regenweer tot fraai herfstweer. Bij zware mist

en onbewolkte hemel. Gereden werd overdag en in het donker. Bemanning: afwisselend met één en met meer personen.

Gereden snelheden: als kruisnelheid werd 100 tot 110 KM. aangehouden. Topsnelheid op KM-teller 138 KM/uur, laagst toelaatbare snelheid in prise direct 25 KM/uur, KM/teller loopt ongeveer 10% voor bij middelmatige snelheid en 6 tot 7% bij hoge snelheden. Gemiddeld benzineverbruik 1 : 9,1. Bij snelheden beneden de 80 KM/uur ligt dit belangrijk gunstiger.

Welke waren nu onze bevindingen gedurende de zo zeer verschillende omstandigheden waaronder wij de „Versailles” aan de tand hebben gevoeld.

Daar is dan om te beginnen de motor die een groot en fel acceleratievermogen heeft. Het is mogelijk om in zeer korte tijd (desnoods binnen een halve minuut) van 1 op 100 km. te komen.

Daarnaast is de motor behoorlijk soepel. Men kan zonder bezwaar de snelheid tot 25 KM/uur in de prise laten zakken. Lager trekt de motor wel, doch wij vinden dit technisch voor deze 80 PK motor niet geheel verantwoord. De motor is behoorlijk geruisloos en trillingvrij.

De versnellingsverhoudingen zijn gunstig gekozen. De Amerikaanse invloed laat zich hier gelden: drie vooruit en één achteruit. Derde prise direct.

De koppeling werkt normaal, doch wij zouden deze toch graag wat lichter werkend willen zien.

Sturing en wegligging zijn beslist zeer goed te noemen. Men kan de wagen met praktisch iedere snelheid door de bocht sturen zonder dat van enig forceren sprake hoeft te zijn; de „Versailles” vertoont geen neiging tot zijdelings wegglijden, duiken of springen. Ook op zeer slechte wegen waarvan de bestrating met de populaire naam „kinderkopjes” wordt aangeduid, vertoont deze wagen een opmerkelijke wegvastheid, ook bij nat weer.

Ongetwijfeld doet de speciale voorwielloophanging en de torsiestang stabilisator hier een belangrijke duit in het zakje.

Bij remmen zijn er geen duikneigingen van enig belang te constateren en de capaciteit van de remmen is - zoals bij de meeste Franse wagens - zeer goed.

Dit voorzover het de gedragingen op de weg betreft. Hoe loopt deze wagen wanneer men er ongebaande wegen mee berijdt? Een „Versailles” is geen Jeep en men mag er geen speciale terrein prestaties van verwachten. Dit neemt niet weg dat onze proefwagens zich heel weinig van de zandwegen aantrok waar wij zonder erbarmen doorheen gejaagd hebben. Hier is de tweede versnelling koning, doch slechts zelden is de eerste er aan te pas hoeven te komen. De „Versailles” staat zijn mannetje ook op dit terrein, als 't eens nodig mocht zijn.

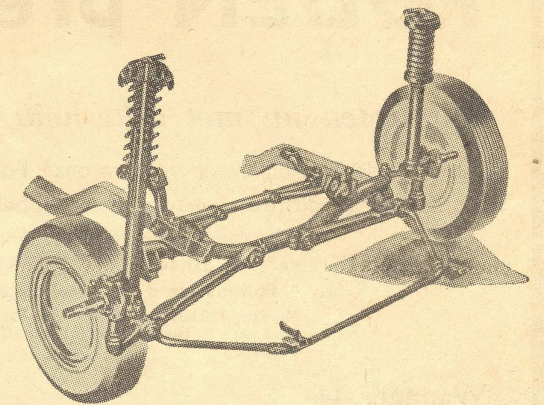
Een ander punt dat belangrijk is, is de luchtconditionering van de auto. Men heeft hiertoe een installatie ingebouwd die met diverse knoppen regelbaar is, en waardoor naar wens zowel verse warme als verse koude lucht, dan wel een mengsel hiervan naar binnen geblazen kan worden, zulks volgens smaak en samenstelling van de berijder. Dit systeem voldoet goed. Minder goed voldoet de defroster installatie, waarvan wij de capaciteit beslist niet voldoende vonden om de ruiten aanslagvrij te houden. Het moet niet moeilijk zijn daar verbetering in te brengen.

De verlichting is uitstekend (en volledig) en wij kunnen daarover slechts lof hebben. Toch zouden wij het logischer vinden wanneer bij een zo volledig uitgeruste wagen er ook een blauwverklikkerlampje was dat aangeeft als de koplampen op vol branden. De mistlampen maken het mogelijk om ook in donker bij dichte mist toch nog een acceptabel tempo te kunnen rijden. Ruitensproeier en ruitenswissers vormen een geslaagde combinatie.

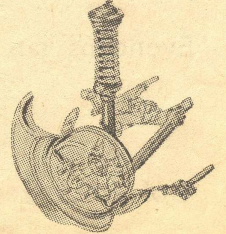
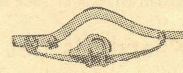
Men raakt in deze „Versailles” niet gauw vermoeid. Ook niet op de lange afstand. De vering is typisch Europees, maar zeer goed voor een wagen uit deze klasse. Resonantie verschijnselen hebben wij niet kunnen waarnemen. De auto stuurt licht en gemakkelijk. Het aantal stuurreacties op slechte wegen is zeer gering en van volkomen ondergeschikt belang.

Alles met alles zouden wij willen zeggen, dat de „Versailles” behoort tot een van de meest geslaagde producten van de Franse industrie in deze klasse en zeker tot een der meest geslaagde producten van het Ford-concern (waar we dan Simca gemakshalve maar even bij rekenen, op gevaar hierover hoos te worden aangekeken) die wij onder handen kregen. Een prettige wagen waarvan wij slechts node afscheid hebben genomen.

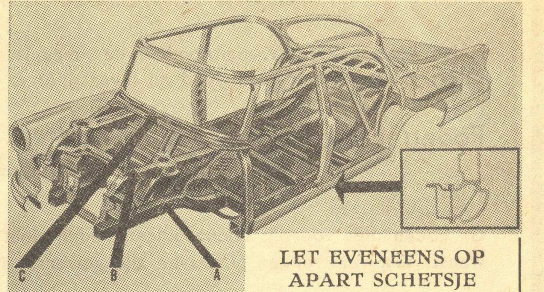
TECHNISCHE GEGEVENS



Een soepele vering, waarbij de stabiliteit gewaarborgd werd, is hier verwezenlijkt door de bijzondere constructie van de voorwielloophanging. De carrosserie is in twee hooggelegen punten door de schroefveren en schokdempers ondersteund, en de wielen worden geleid door twee enkelvoudige dwarsarmen, onderling verbonden door een torsiestang-stabilisator.



Links: Achtervering is dusdanig geconstrueerd, dat ze bij zwaar beladen wagen of op slechte wegen de vereiste stijfheid verkrijgt om het „doorslaan” te voorkomen. Rechts: Aan de voorzijde van de wagen vinden we lange, soepele schroefveren en telescopische schokbrekers.



LET EVENEENS OP APART SCHETSJE

Het in de carrosserie opgenomen chassisraam (A) dient tot basis van de motorruimte (B), waarin motor en voorvering worden gemonteerd. De carrosserie is opgebouwd uit plaatstalen liggers en stijlen van gesloten profiel (zoals bij C) en de bodemsteunen worden zodanig tegen de, eveneens kokervormige, chassis-langsliggers gelast, dat een stijve constructie ontstaat. Zie het aparte schetsje.

VERDERE TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: „Aquilon”-motor, 8-cylinder in V-vorm, vermogen 80 rem-pk. bij 4600 omw./min. Boring: 66.06 m.m. Slag: 85.72 mm. Cilinderinhoud: 2.353 liter.

Chassis: Geheel zelfdragende carrosserie.

Vering: Onafhankelijke voorvering, telescopische schokdempers. Achtervering: half-elliptische langsvoren, telescopische schokdempers.

Remmen: Hydraulisch bediende remmen op voor- en achterwielen. Handrem mechanisch op de achterwielen.

Afmetingen: Wielbasis: 2.69 m. Spoorbreedte vóór: 1.37 m. Spoorbreedte achter: 1.34 m. Totale lengte: 4.50 m. Totale hoogte (belast): 1.48 m. Totale breedte: 1.75 m. Gewicht (leeg): 1136 kg.

Radiator: Inhoud 17 liter.

Benzinetank: Inhoud 60 liter

Banden: Maat 6.40 x 13.