

Text **Simon de Burton** Fotos **Greg White**

VIVA LAS VEGA

Der Facel Vega war, nachdem er Ende der 1950er kurzzeitig Rockstar-Status erlangt hatte, fast in Vergessenheit geraten. Simon de Burton stellt fest, dass diese seltenen Fahrzeuge heute wieder sehr gesucht sind



Vermutlich wird der schlichte Slogan, mit dem der längst in Konkurs gegangene französische Hersteller Facel für seine unangestrengt eleganten Wagen warb, bei Lesern dieses Magazins Anklang finden: „Für die Wenigen, die das Beste besitzen“.

Der reizvolle – und inzwischen seltsam nostalgisch klingende – Name, ausgewählt vom Schöpfer der Marke, dem französischen Fabrikanten Jean Daninos, ist eigentlich ein Kürzel für den schwerfälligeren und etwas umständlichen Namen des Metallstanzunternehmens, aus dem Facel hervorgegangen ist.

Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir, gegründet 1939, fertigte Teile für die Flugzeugindustrie, bevor Daninos sich zur Ausweitung des Geschäfts auf die Autoproduktion entschloss – auch in dem patriotischen Versuch, die einst blühende Luxuswagen-Industrie seines Landes wiederzubeleben.

Und so wurde auf dem Pariser Autosalon 1954 der Facel Vega FV enthüllt. Benannt nach dem hellsten Gestirn im Sternbild der Lyra, begeisterte er die Besucher mit Doppelscheinwerfern, einer dynamischen Coupé-Karosserie und Glasfronten wie ein Gewächshaus.

Und der Facel besaß mit einem 4,5-Liter Chrysler-V8-Motor, wahlweise kombinierbar mit einem Drucktasten-Automatikgetriebe oder einer sportlicheren Viergang-Knüppelschaltung, alle seiner Optik ebenbürtigen Leistungskomponenten, wenngleich viele ihn mit 1.800 Kilo als übergewichtig bezeichnet hätten. Die in Handarbeit in Paris gebauten Facels waren enorm teuer und im Grunde maßgeschneidert (man fertigte auf Bestellung, so dass Kunden bestimmte Details selbst festlegen konnten). Dies trug zu ihrem ohnehin exotischen Reiz bei und erregte die Aufmerksamkeit

von Mitgliedern des internationalen Jetsets, die nach einem Auto mit Statement Ausschau hielten, das vielleicht etwas subtiler war als vergleichsweise langweilige Ferraris oder Maseratis.

Und so bestellte alle Welt, von königlichen Autoenthusiasten bis zur Hollywood-A-Prominenz, einen Facel, insbesondere seit in Gestalt des HK500 von 1958 und dem ultimativen Modell, dem Facel II von 1962, noch leistungsstärkere Modelle auf den Markt kamen. Zunächst ausgestattet mit einem 5,9-Liter-, dann mit einem mega-benzinfressenden 6,3-Liter- und anschließend dem

treffend „Tycoon“ genannten 6,7-Liter Motor, der es auf knapp 400 PS brachte, erwiesen sich die späteren Modelle beim Test des Magazins *Motor* auf den Straßen als überlegene Drag-Racer, wobei der HK500 das herkömmliche Viertelmeilen-Rennen in 16,3 Sekunden schaffte und eine Höchstgeschwindigkeit von 233 km/h erreichte.

Der berechnete Claim „schnellster Viersitzer der Welt“ erwies sich in Kombination mit dem Look und dem Gütesiegel der Exklusivität (die Jahresproduktion von Vega erreichte 1957 mit 118 Exemplaren ihr Maximum) als unwiderstehlich für den König von Marokko, den Schah von Persien und Prinz Mashoor von Saudi-Arabien ebenso wie für Ringo Starr, Dean Martin, Frank Sinatra und Jackie Collins. Facels wurden auch als Diplomatenwagen an französische Botschaften in aller Welt geliefert, und die Marke fand ihre Fangemeinde in der Elite von Hollywood.

Die vielleicht wichtigste Werbung kam jedoch vom britischen Rennfahrer Sir Stirling Moss, der auf dem Höhepunkt seiner Karriere als Facel-„Botschafter“ beschloss, statt mit dem Flugzeug am Steuer eines HK500 zu den Rennstrecken Europas zu reisen. „Es war ein wunderbarer Wagen“, schwärmt er. „Ein Hochgeschwindigkeits-Express für Gentlemen – sehr leise, sehr komfortabel, sehr schnell ... ich erinnere mich an kein Manko.“

Eher negative Presse bekam Facel 1960, als der französische Literaturnobelpreisträger und Philosoph Albert Camus in einem HK500 umkam, nachdem er das Angebot seines Freundes Michel Gallimard angenommen hatte, Neffe seines Verlegers Gaston Gallimard, von Camus' Domizil in Lourmarin bei Marseille nach Paris in dessen Auto mitzufahren. Camus mochte lange Autofahrten nicht und hatte bereits eine Bahnkarte gekauft, sagte aber dennoch zu. Der HK500 kam in der Nähe von Sens auf feuchter Straße ins Schlingern und prallte gegen zwei Bäume, wobei der Schriftsteller durch die Heckscheibe geschleudert wurde und sofort tot war; Gallimard erlitt tödliche Kopfverletzungen.



Es war Zufall, dass im gleichen Jahr Facels Stern relativ schnell zu sinken begann, nachdem im Vorjahr die Entscheidung gefallen war, sich mit einem kleineren Modell namens Facellia, erhältlich als Cabriolet, Coupé und Viersitzer, auch auf dem Mainstream-Markt zu etablieren. Mit seinem „Baby-Vega“-Look und den bündigen Türgriffen war das Modell unbestreitbar attraktiv und hätte ein Erfolg sein können, wäre nicht die Achillesferse eines hoffnungslos anfälligen und unzuverlässigen Motors gewesen.

Die Leistung des Facellia war derart katastrophal, dass Daninos zum Rücktritt gezwungen war, und obwohl der neue Chef anbot, jedes fehlerhafte Bauteil kostenlos auszutauschen, war es bereits zu spät. 1964 stellte das Werk die Produktion ein. Facels gerieten für Jahrzehnte in Vergessenheit, und Anfang der 1990er Jahre waren halbwegs gut erhaltene Exemplare schon ab 16.500 US\$ zu haben. Im Zuge des bemerkenswerten Oldtimer-Booms der letzten zehn Jahre hat sich jedoch eine erneute Wertschätzung für den noch immer exotisch wirkenden Facel entwickelt. Restaurierte Facel IIs und HK500s erzielen regelmäßig 200.000 US\$; der bis dato höchste Preis, 337.500 £ (529.000 US\$), wurde im Dezember 2013 bei einer Auktion von Bonhams in London für den Wagen von Ringo Starr bezahlt.

In typischer Rockstar-Manier kaufte der Drummer der Beatles seinen Facel II spontan auf der Earl's Court Motor Show von 1964 für 5.570 £ (15.500 US\$) – das Doppelte des Preises für den damals aktuellen Jaguar E-Type und etwa das Gleiche wie für einen Rolls-Royce Silver Cloud. Er war der letzte von nur 26 je gebauten Modellen mit Rechtslenkung und eins von nur fünf Exemplaren, die mit dem 6,7-Liter „Typhoon“-Motor und Handschaltung ausgestattet waren.

Kann es purer Zufall sein, dass die Band ein Jahr später *Drive my Car* herausbrachte? Facel-Fans würden das vermutlich gern bestreiten ...

Mehr zu diesem Thema finden Sie in den exklusiven Online-Inhalten unter Patek Philippe Magazine Extra bei patek.com/owners



Der HK500, lanciert 1958, war eine leistungsstärkere Version früherer Facels und lockte viele berühmte Kunden an. Ava Gardner (Bild oben) war ein Fan und besaß mehrere Modelle. Das Facel II Coupé (Seiten 68, 69 und 71) war ein Luxus GT mit einem 6,7-Liter-Motor, der als „der schnellste Viersitzer der Welt“ beworben wurde. Die hochwertige Lederausstattung und das Armaturenbrett mit Holzmaserung im Innenraum trugen zum Style-Appeal des Wagens bei

FOTOS: AMPAS/SANGFORD ROTH/CAMERA PRESS BOB DOLIVO/THE ENTHUSIAST NETWORK/GETTY IMAGES

