

VELOCICLÁSICO

Después de su estrellato a finales de la década de 1950, los automóviles Facel Vega cayeron en el olvido. Sin embargo, Simon de Burton descubre que hoy estos singulares vehículos vuelven a ser objetos de deseo



El eslogan publicitario desplegado para promocionar los elegantes coches producidos por la fábrica francesa Facel, desaparecida hace tiempo, seguramente encontrará eco entre los lectores de esta revista. “Para los pocos que poseen lo mejor”, proclamaba el anuncio.

El atractivo nombre de la marca que curiosamente resulta tan evocador en la actualidad, fue elegido por el magnate industrial francés Jean Daninos, creador de la marca, y en realidad deriva de las iniciales del título grandilocuente e insulso de la compañía de estampación metálica de la que surgió originalmente.

Forges et Ateliers de Construction d’Eure-et-Loir se fundó en 1939 y fabricaba piezas para la industria de la aviación antes de que Daninos decidiera diversificar su negocio hacia la producción automovilística, en parte como acto patriótico para impulsar la industria de la automoción de lujo, antes floreciente y ahora diezmada por la fiscalidad punitiva de la posguerra.

De este modo, en un acto admirable de bravura, revelaba en 1954 el Facel Vega FV en el Salón de París. Le dieron el nombre de la estrella más brillante de la constelación de Lyra, y encandiló a los

visitantes de la feria con sus faros cuádruples, la línea curva de la carrocería coupé, y los anchos parabrisas (una característica que se acentuó posteriormente con su gama de parabrisas “panorámicos” introducida con el modelo FVS de 1956).

Y con un motor Chrysler V8 de 4,5 litros y 180 cv, que podía combinarse con la opción de caja automática o la más deportiva “palanca de cambios” de cuatro velocidades, el Facel incorporaba una ingeniería a la altura de su elegante exterior, a pesar de que muchos pensarían que era muy pesado, con sus más de 1.800 kilos.

Construidos a mano en París, los Facel eran exorbitantemente caros y se fabricaban personalizados (los clientes tenían la posibilidad de especificar ciertos equipamientos). Todos estos factores contribuían a su atractivo ya exótico y pronto atrajeron la atención de miembros de la *jet set* internacional que buscaban un automóvil con personalidad que fuera algo más sutil que quizás los menos exclusivos Ferrari o Maserati.

Desde los entusiastas de coches de la realeza a los famosos de Hollywood todos querían poseer un Facel, especialmente cuando

se lanzaron versiones más potentes como el HK500 de 1958 y el exclusivo Facel II de 1962. Equipado en un principio con un motor de 5,9 litros, después con el potente 6,3 litros, y seguidamente el “Typhoon” de 6,7 litros con una potencia de cuatrocientos caballos de vapor, estos últimos demostraron ser los coches más rápidos en la calle cuando fueron sometidos a prueba por la revista *Motor*, con el HK500 alcanzando casi los 234 km/h y acelerando de 0 a 100 km en 8,4 segundos.

La legítima afirmación de ser “el automóvil más rápido de cuatro plazas”, además de su estética y el importante caché de exclusividad (la producción anual de Facel Vega llegó a un máximo de 118 en 1957) demostró ser tan irresistible para el rey de Marruecos, el sah de Persia y el príncipe Mashoor de Arabia Saudita, como lo fue para Ringo Starr de los Beatles, Dean Martin, Frank Sinatra y la escritora Jackie Collins. Los Facel también proliferaban en las embajadas francesas de todo el mundo y la marca tenía un buen número de admiradores en Hollywood. Actores como Debbie Reynolds, Ava Gardner, Tony Curtis y Joan Fontaine compraron modelos de la gama exclusiva.

Pero tal vez el mayor respaldo de famosos llegó de la mano del piloto de carreras británico Stirling Moss que, en la cúspide de su carrera, sirvió como “embajador” de Facel y viajaba a los circuitos de Europa al volante de un HK500, en vez de ir en avión. “Era un coche magnífico”, recuerda. “Un coche veloz para un caballero, muy silencioso, muy cómodo, muy rápido... No recuerdo nada malo de él”.

Sin embargo, la historia de Facel también tuvo sus momentos bajos. En enero de 1960, el premio Nobel de literatura y filósofo francés, Albert Camus, se mató en un HK500 tras haber aceptado, en el último momento, viajar en coche con su amigo Michel Gallimard, sobrino de su editor, Gaston Gallimard, desde su pueblo, Lourmarin, cerca de Marsella, hasta París. A Camus le disgustaban los viajes largos en coche y ya había comprado un billete de tren, pero a pesar de ello aceptó



el ofrecimiento. El 4 de enero 1960, el HK500 patinó en una carretera mojada cerca de Sens, estrellándose contra dos árboles. El escritor murió al salir despedido por la ventanilla posterior y Gallimard sufrió lesiones muy graves.

Casualmente, fue el mismo año en el que comenzó el rápido declive de Facel, tras la decisión, un año antes, de introducirse en el mercado general con un modelo más pequeño llamado Facellia disponible como cabriolet, coupé y cuatro plazas. Indiscutiblemente atractivo con su aspecto “baby Vega” y las manijas de las puertas enrasadas, podría haber sido un éxito si no hubiera sido por un motor frágil y su escasa fiabilidad. Tan desastroso era el rendimiento del Facellia que Daninos se vio forzado a dimitir por los problemas financieros de la compañía y, a pesar de que el nuevo director ofreció el cambio gratuito de todas las unidades defectuosas, el daño fue irreparable. En 1964 la fábrica cesó la producción. Durante varias décadas los Facel fueron cayendo en el olvido y en la década de 1990 se podían comprar ejemplares bien conservados por solo 16.500 dólares.

Pero el boom de los automóviles clásicos de la pasada década ha visto un interés renovado por el Facel. Los Facel II y HK500 restaurados se venden ahora por cifras que rondan los 200.000 dólares. El precio más alto hasta ahora ha sido de 337.500 libras esterlinas (529.000 dólares), pagado por el coche de Ringo Starr en una subasta de Bonhams en Londres, en diciembre de 2013. El batería de los Beatles compró su Facel II en 1964 en la feria del automóvil de Earl's Court por 5.570 libras esterlinas (15.500 dólares), el doble del precio del coetáneo Jaguar E-Type y similar al de un Rolls-Royce Silver Cloud. Era el último de solo 26 modelos producidos con el volante a la derecha y el único de cinco ejemplares equipados con el motor “Typhoon” de 6,7 litros y caja de cambios manual.

¿Sería mera coincidencia que los Beatles lanzaran su canción *Drive My Car* un año después?♦

Para obtener más información sobre este tema, vea el contenido exclusivo en *Patek Philippe Magazine Extra* en patek.com/owners

El HK500, izquierda, lanzado en 1958, era una versión más potente que los Facel anteriores y atrajo a muchos famosos. Ava Gardner, foto de arriba, poseía varios modelos de la marca. El Facel II coupé (páginas 68, 69 y 71) era un lujoso GT promocionado como “el más veloz cuatro plazas del mundo”, con su potente motor de 6,7 litros. El lujoso interior de cuero y el salpicadero de grano de madera contribuían a su atractivo



FOTOGRAFÍAS: AMPAS/SANGFORD ROTH/CAMERA PRESS. BOB D'OLIVIO/THE ENTHUSIAST NETWORK/GETTY IMAGES