

Texte **Simon de Burton** Photos **Greg White**

VIVA LA VÉGA

Après avoir brièvement bénéficié du statut de star dans les années 1950, les Facel Véga tombèrent dans une relative obscurité. Des voitures extrêmement rares et à présent très convoitées, comme le constate Simon de Burton.



Fabriquées par le constructeur français Facel depuis longtemps disparu, ces voitures à l'élégance fluide utilisaient un slogan qui réveille peut-être des souvenirs chez les lecteurs de ce magazine : « Pour les rares privilégiés qui possèdent ce qu'il y a de plus beau. »

Le nom évocateur choisi par le fondateur de la marque, l'industriel français Jean Daninos, est en fait un acronyme dérivé de l'appellation de l'entreprise d'emboutissage qui lui a donné naissance.

Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir a été créé en 1939 et fabriquait des pièces pour l'industrie aéronautique avant

que J. Daninos décide de se diversifier dans la construction automobile, en partie pour faire renaître la production de voitures de luxe de son pays, autrefois florissante mais pratiquement réduite au néant par les taxes punitives de l'après-guerre.

C'est ainsi, comme un admirable geste de défi, que la Facel Véga FV est dévoilée au salon de l'auto de Paris de 1954. Empruntant son nom à l'étoile la plus brillante de la constellation de la Lyre, elle séduit immédiatement les visiteurs avec ses quadruples phares superposés, sa carrosserie profilée et une surface vitrée digne d'une serre

(caractéristique encore accentuée par la suite, avec l'adoption par le modèle FVS de 1956 d'un pare-brise panoramique).

Et, avec un moteur Chrysler V8 4,5 litres de 180 chevaux qui pouvait au choix être couplé à une boîte de vitesse automatique ou à un modèle mécanique à quatre rapports plus sportif, la Facel Véga possédait tous les éléments de performance nécessaires pour rendre justice à son aspect fascinant, malgré son poids de 1 820 kilos, jugé excessif par beaucoup. Construites à la main à Paris, les Facel Véga étaient extraordinairement coûteuses, et pratiquement

réalisées sur mesure (les clients ayant le choix de spécifier certaines caractéristiques). Ajoutées à leur séduction hors norme, ces possibilités attiraient les membres de la jet-set qui recherchaient une automobile plus distinguée qu'une Ferrari ou une Maserati, plus largement répandues.

En conséquence, on voit les membres des familles royales passionnés de voitures et les prestigieuses stars d'Hollywood passer commande d'une Facel, en particulier quand sortent les versions les plus puissantes, la HK500 de 1958 et l'ultime modèle,

la Facel II de 1962. D'abord équipées d'un moteur de 5,9 litres, puis d'un 6,3 litres dévoreur de kilomètres et enfin du 6,7 litres bien nommé « Typhon » qui développait près de 400 chevaux, les dernières voitures feront preuve de performances exceptionnelles au démarrage quand elles seront essayées par le magazine *Motor*, la HK500 accélérant de 0 à 100 km/h en 8,4 secondes et terminant la course à 234 km/h.

Ajoutée à son style et son caractère exclusif (la production annuelle de Facel Véga atteint son maximum de 118 unités en 1957), la réputation justifiée d'être « la quatre places la plus rapide du monde » va paraître aussi irrésistible au Roi du Maroc, au Chah d'Iran et au Prince Mashour d'Arabie saoudite qu'à Ringo Starr, le batteur des Beatles, aux chanteurs Dean Martin et Frank Sinatra. Les Facel sont alors les voitures officielles de certaines ambassades françaises et ont leurs fans parmi l'élite d'Hollywood, notamment Debbie Reynolds, Ava Gardner, Tony Curtis et Joan Fontaine.

Mais le soutien le plus prestigieux de la marque est celui du coureur automobile britannique Stirling Moss qui, au sommet de sa carrière, joua le rôle d'ambassadeur pour Facel en rejoignant les différents circuits d'Europe au volant d'une HK500 plutôt qu'en avion. « C'était une voiture merveilleuse, se souvient-il. Un express pour gentleman. Très silencieuse, très confortable, très rapide. Je ne peux en dire que du bien. »

Un événement moins heureux va survenir en janvier 1960 quand l'écrivain et prix Nobel Albert Camus trouve la mort dans une HK500 après avoir accepté de rentrer à Paris avec son ami Michel Gallimard (neveu de son éditeur Gaston Gallimard) depuis son village provençal de Lourmarin. Camus n'aimait guère les grands trajets en voiture et avait déjà acheté son billet de train. Malgré tout, il décide de rentrer en voiture. La HK500 dérapera sur une route humide près de Sens le 4 janvier 1960, et heurtera deux arbres, éjectant l'écrivain par la fenêtre arrière, tandis que Michel Gallimard, blessé à la tête, succombera peu après.



Lancée en 1958, la HK500 (à gauche) était l'une des versions les plus puissantes des premières Facel et eut beaucoup de succès. Ava Gardner, ci-dessus, était une fan de la marque et en posséda plusieurs. Le coupé Facel II (pages 68, 69 et 71) était une GT de luxe qui, avec son moteur de 6,7 l, se vantait d'être « la voiture quatre places la plus rapide du monde ». Les sièges recouverts de cuir et le tableau de bord en bois précieux ajoutaient à l'attrait de la voiture.



C'est cette même année que l'étoile de la Facel commence à pâlir, alors qu'un an plus tôt était prise la décision de s'attaquer à un marché plus large avec un petit modèle baptisé Facellia, disponible en cabriolet, coupé et quatre portes. Indéniablement séduisante avec son aspect de « mini Véga » et ses poignées de porte encastrées, elle aurait pu connaître le succès sans le talon d'Achille qu'était son moteur désespérément fragile et peu fiable.

En fait, les performances de la Facellia se révèlent alors si catastrophiques que Daninos doit donner sa démission en raison des problèmes financiers de la société. Malgré la proposition de la nouvelle direction de remplacer gratuitement chaque moteur défaillant, le mal est fait. En 1964, la production de Facel est interrompue. Pendant plusieurs décennies Facel va s'enfoncer dans l'obscurité et, au début des années 1990, on voit des modèles en bon état vendus pour la somme relativement modique de 16 500 US \$.

Mais avec l'exceptionnel regain d'intérêt que connaissent les voitures classiques depuis ces dernières années on voit grimper les prix des Facel. Les Facel II et HK500 restaurées sont couramment vendues jusqu'à 200 000 US \$; le prix le plus élevé atteint jusqu'à présent, un record, est 337 500 £ (529 000 US \$), pour la voiture de Ringo Starr mentionnée plus haut, adjugée par Bonhams à Londres en décembre 2013.

Le batteur des Beatles avait acheté sa Facel sur le stand de la marque au salon d'Earl's Court à Londres en 1964 pour 5 570 £ (15 500 US \$) – le double du prix d'une Jaguar Type E et approximativement celui d'une Rolls-Royce Silver Cloud. C'était la dernière des 26 modèles à conduite à droite qui avaient été produits, et la seule des cinq exemplaires équipés d'un moteur 6,7 litres « Typhon » avec une boîte mécanique.

Est-ce une pure coïncidence si le groupe chante *Drive My Car* un an plus tard ? Les amateurs de Facel sont sans doute convaincus du contraire... ♦

Pour en savoir davantage sur le sujet, consultez le reportage exclusif dans le *Patek Philippe Magazine Extra* sur patek.com/owners

PHOTOS : AMPAS/SANGFORD ROTH/CAMERA PRESS, BOB DOLIVIO/THE ENTHUSIAST NETWORK/CETTY IMAGES

