

Testo **Simon de Burton** Foto **Greg White**

## VIVA LAS VEGA

Dopo un breve periodo di fama stellare alla fine degli anni '50, le Facel Vega sono cadute in una specie di oblio. Ma, come racconta Simon de Burton, queste auto così rare sono oggi di nuovo ricercatissime



L'elegante e discreto slogan scelto per pubblicizzare le Facel, le splendide auto francesi uscite di produzione oltre quarant'anni fa, forse richiamerà qualcosa alla mente dei lettori di questa rivista: «Per i pochi che possiedono il meglio», recitava.

Allora seducente e oggi stranamente evocativo, il nome scelto da Jean Daninos, l'intraprendente industriale creatore del marchio, è in realtà un acronimo derivato dalla ragione sociale alquanto prolissa della fabbrica di lavorazione dei metalli da cui la casa automobilistica francese prese le mosse.

La Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir era stata fondata nel 1939 e, prima che Daninos decidesse di diversificarne la produzione, fabbricava componenti per l'industria aeronautica. Il passaggio fu in parte dovuto al patriottico desiderio di rivivificare il settore automobilistico nazionale, un tempo fiorente ma nel dopoguerra penalizzato da una tassazione punitiva.

In una sorta di ammirevole gesto di disobbedienza, dunque, al Salone dell'Auto di Parigi del 1954 fu presentata al pubblico la nuovissima Facel Vega FV. Battezzata in onore della stella più

luminosa della costellazione della Lira, con i suoi quattro fari sovrapposti, la slanciata carrozzeria coupé e una superficie di cristalli degna di una serra (caratteristica accentuata dal parabrezza "avvolgente" introdotto nel 1956 con i modelli FVS) lasciò a bocca aperta schiere di visitatori del Salone.

Grazie al motore V8 Chrysler da 4,5 litri e 180 CV, disponibile sia con cambio sportivo manuale a quattro marce che con cambio automatico, la Facel aveva tutte le carte in regola per realizzare sul piano delle prestazioni ciò che prometteva su quello estetico,

e ciò a dispetto del fatto che, con i suoi 1.800 kg di stazza fosse da molti considerata "sovrappeso". Prodotte a mano a Parigi, le Facel costavano una fortuna e venivano realizzate dietro ordinazione, in base alle specifiche richieste dei clienti. Prerogative, queste, che ne esaltavano il fascino esotico e che richiamarono l'attenzione dei membri del jet set internazionale in cerca di uno status symbol forse un po' meno scontato di una Ferrari o di una Maserati.

Ne conseguì che tutti i grandi appassionati di macchine, si trattasse di sangue blu o di star di Hollywood, si misero in coda



per avere una Facel, specie dopo il lancio delle versioni più potenti, come la HK500 del 1958 o la Facel II del 1962. Dotate di poderosi motori da 5,9 litri, poi da 6,3 e infine di un Chrysler Typhoon (nome azzeccatissimo) da 6,7 litri, capace di erogare 400 cavalli di potenza, ai test su strada della rivista *Motor* gli ultimi modelli si dimostrarono degli straordinari bolidi: con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 8,4 secondi e una velocità massima di 233 km/h, la HK500 si conquistò il titolo di coupé più veloce del mondo.

E proprio il titolo di "quattro posti più veloce del mondo", insieme all'estetica e all'indubbio plusvalore dell'esclusività (nel 1957 la produzione annuale di Facel Vega non superò i 118 esemplari), esercitò un fascino irresistibile anche su personaggi di spicco come il re del Marocco, lo scia di Persia e il principe saudita Mashoor, come del resto su Ringo Starr, Frank Sinatra e Dean Martin. Le Facel divennero inoltre le auto diplomatiche delle ambasciate francesi di tutto il mondo, e il marchio ottenne un seguito notevole anche presso le star più famose di Hollywood come Ava Gardner, Debbie Reynolds, Tony Curtis e Joan Fontaine.

Forse la consacrazione più celebre venne dal pilota automobilistico inglese Stirling Moss: all'apice della carriera si trasformò in una sorta di "ambasciatore" della Casa quando decise di raggiungere i principali circuiti europei al volante di una HK500 anziché in aereo. «Era una vettura bellissima» ricorda. «Elegante e insieme sportiva, silenziosissima, comodissima, velocissima... Non posso muoverle una sola critica.»

Meno positiva fu invece la pubblicità resa nel 1960 dall'incidente in cui, sempre a bordo di una HK500, per il premio Nobel francese per la letteratura Albert Camus. Lo scrittore aveva accettato un passaggio da Lourmarin (vicino a Marsiglia) a Parigi offertogli dall'amico Michel Gallimard, nipote dell'editore di Camus, Gaston Gallimard.

Camus, che non amava fare lunghi viaggi in macchina, aveva già acquistato un biglietto del treno e ciononostante accettò l'offerta. Il 4 gennaio 1960 la



HK500 uscì di strada vicino a Sens e si schiantò prima contro un albero poi contro un altro, catapultando lo scrittore dal lunotto posteriore e procurandoci a Gallimard ferite mortali al capo.

Quello stesso anno la buona stella della Facel iniziò la sua parabola di discesa, in seguito alla decisione del 1959 di presentarsi sul mercato allargato con un modello più piccolo, la Facellia, disponibile nelle versioni cabriolet, coupé e quattro posti. Innegabilmente attraente, avrebbe potuto rivelarsi un successo, non fosse stato per il tallone d'Achille di un motore inaffidabile.

L'esito dell'iniziativa fu dunque talmente disastroso che a fronte delle crescenti difficoltà finanziarie Daninos si vide costretto a dimettersi, e nonostante l'offerta da parte della nuova direzione di sostituire gratuitamente tutti i motori difettosi il danno era ormai irreversibile. Nel 1964 la fabbrica cessò così la produzione. Per alcuni decenni le Facel continuarono a sprofondare nell'oblio, e nei primi anni '90 con circa 16.500 dollari si poteva acquistare un esemplare in buono stato di manutenzione. Il grande boom delle auto d'epoca verificatosi dal 2000 in avanti ha però visto rivalutarsi con decisione questi gioielli, che nel frattempo non hanno perso il loro fascino. Oggi le Facel II e HK500 si aggirano intorno ai 200.000 dollari, e l'esemplare più caro si è aggiudicato 337.500 sterline (529.000 dollari): il prezzo a cui nel 2013 la Facel II di Ringo Starr è stata battuta dalla casa d'aste Bonhams di Londra.

La HK500, a sinistra, fu lanciata nel 1958 come una versione più potente delle Facel che l'avevano preceduta e conquistò una larga platea di estimatori. Qui sopra Ava Gardner, affezionata del marchio e proprietaria di svariati modelli. La Facel II coupé (pagine 68, 69 e 71) era una CT di lusso con motore da 6,7 litri, pubblicizzata come "la quattro posti più veloce del mondo"; i preziosi interni in pelle e il cruscotto in radica rendevano questo modello ancora più ambito

Il batterista dei Beatles l'aveva acquistata nel 1964 al Salone dell'Auto di Earl's Court a Londra per 5.570 sterline (15.500 dollari), il doppio di una Jaguar E-Type dell'epoca e l'equivalente circa di una Rolls-Royce Silver Cloud. Era l'ultimo di appena 26 esemplari con guida a destra, e l'unico dei cinque con motore Typhoon da 6,7 litri dotato di cambio manuale.

Fu dunque una coincidenza se, un anno dopo, i fantastici quattro incisero il brano *Drive My Car?* Non per gli appassionati di Facel, probabilmente...  
Troverete contenuti esclusivi su questo articolo nel Patek Philippe Magazine Extra su [patek.com/owners](http://patek.com/owners)

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

