

RÉTRO VISEUR



PEUGEOT 173 S 1923
TORPÉDO POUR
SPORTSMEN ! P. 18

ESSAI
CISITALIA 202
NUVOLARI
P. 56



IL N'Y A PAS D'AUTO SANS HISTOIRE

N° 349 - NOVEMBRE 2018



INTERVIEW

**MATTHIEU
LAMOURE**

P. 52

DOSSIER P. 24

Facel Véga V8

ET AUSSI : TRIUMPH DOLOMITE SPRINT / GOGGOMOBIL ISARD /
MASERATI SHAMAL / MAZDA COSMO / ÉTIENT FREINAGE /
CATALOGUE CITROËN AMI 6...

ÉDITIONS **LVE** ISSN 0992-5007 ••• F : 5,80 € - DOM : 6,80 € - BEL : 6,40 € -
CH : 11,40 FS - CAN : 11 \$CAN - AND : 5,80 € - ESP : 6 € - GR : 6 € -
ITA : 6,30 € - LUX : 6,20 € - NL : 7,50 € - PORT : 6,80 €

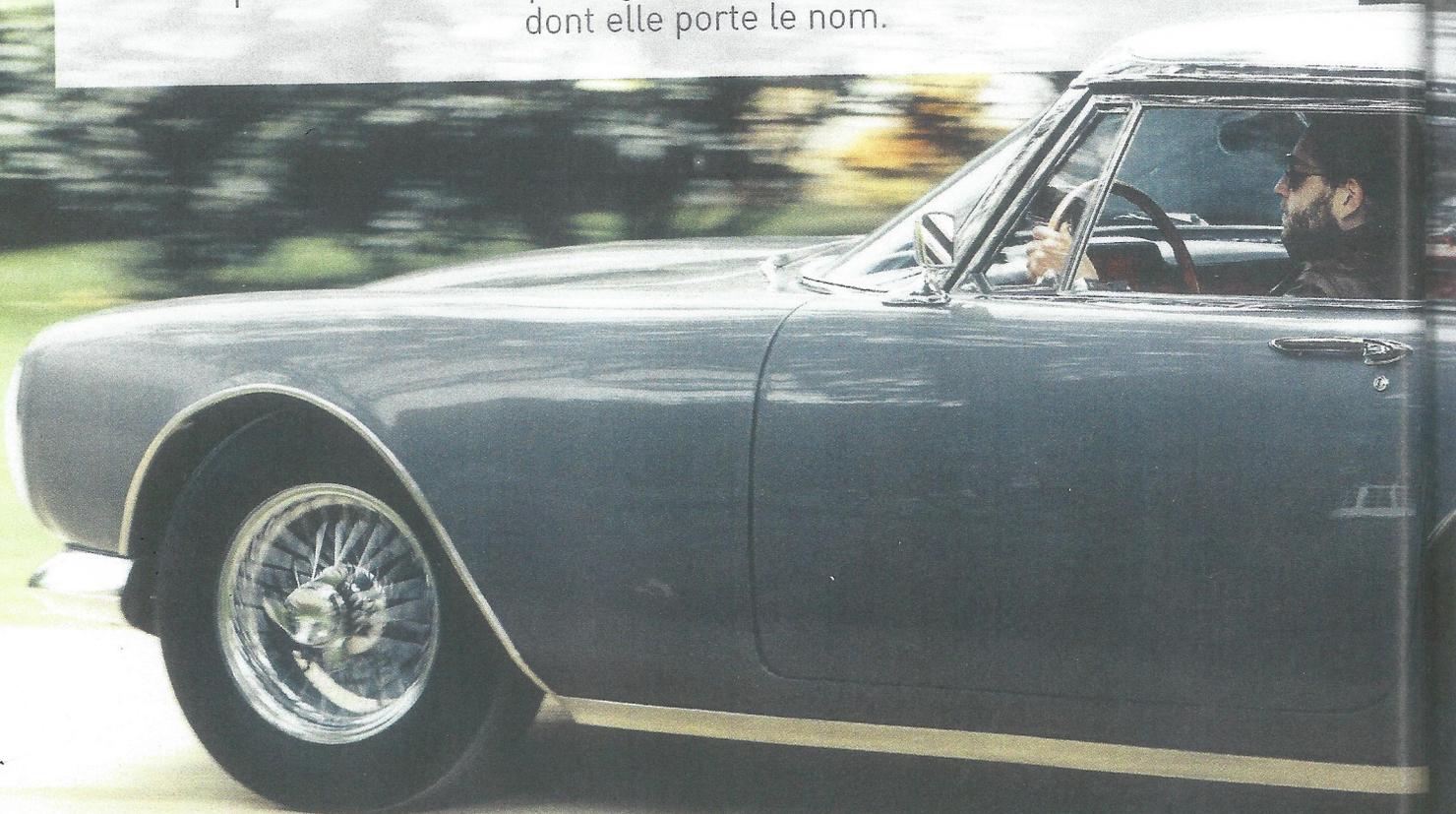
L 14828 - 349 - F : 5,80 € - RD



FACEL VÉGA V8

FRENCH SAVOIR-FAIRE

Entre 1954 et 1964, Jean Daninos a fait briller la *french touch* aux quatre coins du monde avec de sublimes automobiles, à mi-chemin entre l'art et l'artisanat, avec au sommet les modèles V8 (par opposition aux "petites" Facellia). Retour sur une aventure qui fut aussi belle que fugace, à l'image de l'étoile - filante - dont elle porte le nom.



P. 26

ESSAI

FACEL VÉGA FACEL II 1962

P. 32

ÉVOLUTION

**LA DÉCENNIE
PRODIGIEUSE**

P. 36

RECONNAISSEZ-LES

MODÈLES ET MILLÉSIMES

P. 39

FACE À LA CONCURRENCE

**LE SUMMUM
DU GRAND TOURISME**

P. 40

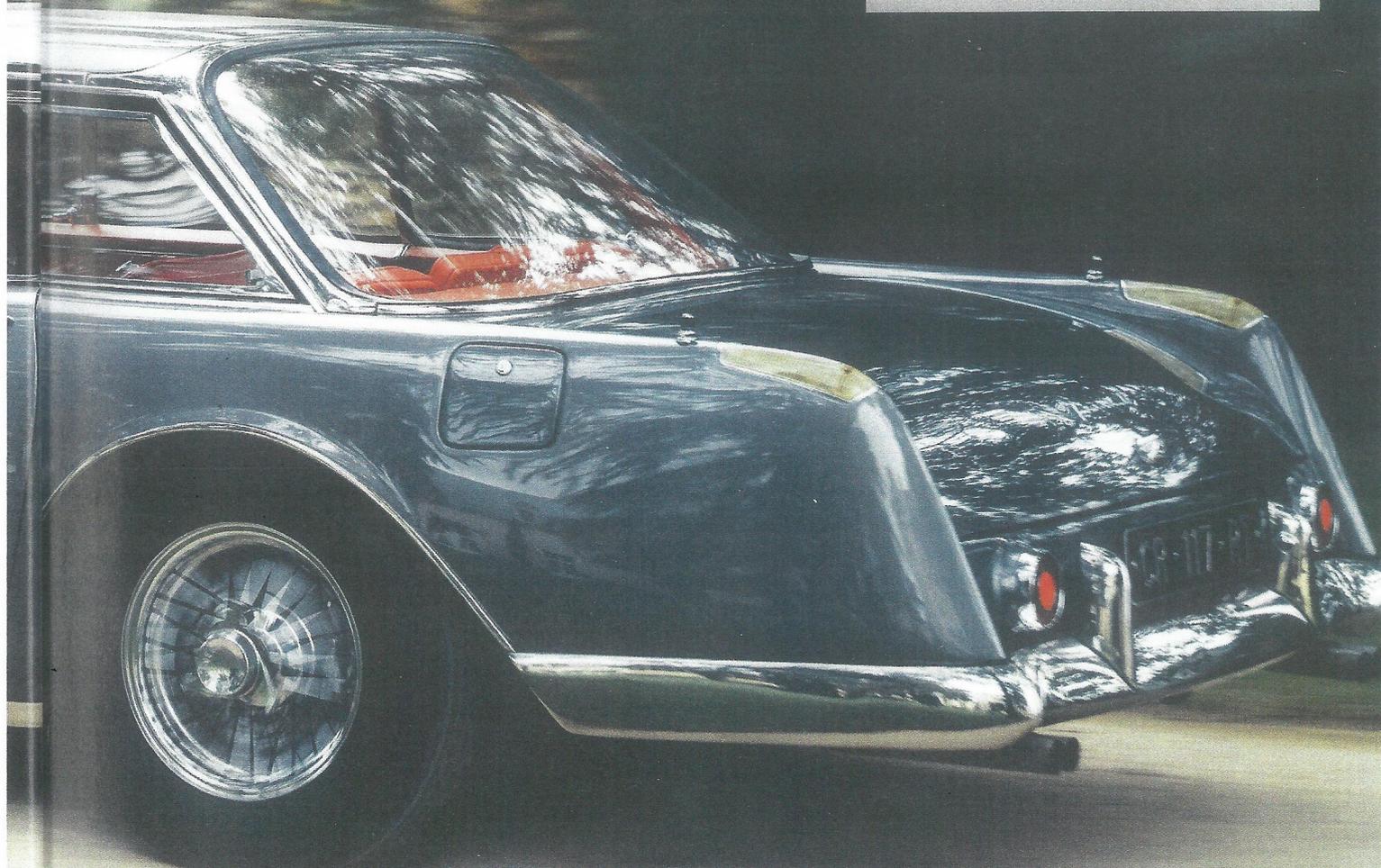
TECHNIQUE

LA ROBUSTESSE DU V8

P. 42

TYPES ET CHIFFRES DE PRODUCTION

POINTS DE REPÈRE





ESSAI / FACEL VÉGA FACEL II 1962

UN MUSCLE CAR EN TENUE DE SOIRÉE

La Facel II – ou HK II selon son type Mines – fut le tout dernier coupé V8 de la marque. Et, par définition, le plus abouti. À tel point qu'on lui attribue souvent le titre de plus belle voiture française d'après-guerre. Nous avons retrouvé et essayé une rarissime version équipée du moteur 413 ci... Chaud devant !

TEXTE : HUGO BALDY – PHOTOS : ARTHUR CHAMBRE

Septembre 1961. Facel Véga présente sa dernière-née à la presse, sur le circuit de Montlhéry. Interdit cependant de l'essayer, elle est un peu trop farouche pour la mettre entre toutes les mains. La belle se dévoile quelques jours plus tard au public lors du Salon de Paris. Jean Daninos et son équipe viennent de réussir le pari de la transition avec la vieillissante HK 500, alors que les finances de la firme poussaient les actionnaires à supprimer les "grosses" V8 du catalogue, absolument pas rentables. Par là même, ils viennent de signer leur plus belle œuvre. Les stars – dont le prince Rainier de Monaco, le shah d'Iran ou encore le *Beatles* Ringo Starr – et les clients fortunés adeptes de la marque s'empressent de passer commande (avant la faillite de l'entreprise). C'est ainsi que l'industriel suisse Fritz Frey prend livraison de sa Facel II – la 45^e produite – le 18 mai 1962, après avoir successivement usé une F2B et une HK1. Sait-il qu'il possède une des rares versions équipées du moteur 413 ci ? Si la fiche d'homologation fait en effet état d'un moteur Chrysler-Dodge V8 383 ci *Raised Block* (6 270 cm³) d'environ 330 ch SAE (une puissance très exagérée), les modèles de série recevront en fait le très similaire 383 ci *Low Block* (6 286 cm³) alors que quelques rares exemplaires, vraisemblablement destinés à l'export, et donc non homologués par les Mines

françaises, bénéficieront du 413 ci (6 767 cm³) qui développe aux alentours de 380 ch SAE... Après sept ans de bons et loyaux services, il vend la voiture en France, vraisemblablement à un notable Côte-d'Orien, puisqu'elle reçoit l'immatriculation 1 MP 21. Elle passe ensuite entre les mains d'un amateur éclairé du Nord, qui la conservera de 1973 à 2008, date à laquelle elle reçoit une restauration intégrale de qualité avant de trouver son nouveau propriétaire. Les ayatollahs de la marque pourront regretter une peinture un peu trop brillante ou des jantes de facture anglaise en lieu et place des Borrani d'origine, mais l'auto est capable de concourir à Pebble Beach. En plus, elle roule. Et plutôt bien.

Ordre et beauté

Difficile de rester insensible à la magie qui se dégage du dessin de la Facel II. « *Là, tout n'est qu'ordre et beauté, luxe, calme et volupté* » : si Charles Baudelaire avait écrit son *Invitation au voyage* à l'époque de l'automobile, il l'aurait fait en pensant à cette Facel Véga. Une merveille d'équilibre et d'harmonie qui pourrait tout aussi bien être l'œuvre d'un designer, disciple de l'école du Bauhaus, où « *la forme suit la fonction* » dans un esprit minimaliste. Le capot est long pour loger un gros V8 en fonte. →

La peinture façon ronce de noyer fait illusion. Notez la profusion de commandes et compteurs, digne d'un cockpit aéronautique.





Si le compte-tours au régime maximum limité (5 500 tr/min) trahit un rustique V8 américain, le tachymètre gradué jusqu'à 260 km/h indique qu'on a affaire à un sacré *big block* !

La calandre est large et ventilée pour le refroidir. Le bosselage qui court sur la longueur, jusqu'à la naissance du pare-brise, permet de caser les deux gros carburateurs Carter. L'habitacle est étiré pour accueillir quatre passagers dans le plus grand confort. Le pavillon surbaissé, posé sur quatre fins montants Inox, bénéficie d'une surface vitrée incroyable. Le coffre, en porte-à-faux arrière, est largement dimensionné pour recevoir la roue de secours et des bagages en nombre suffisant. Et, de profil, la ceinture de caisse est nette, sans artifice, sans enjoliveur, courant des immenses et exclusifs "projecteurs" Marchal Megalux jusqu'aux clignotants en arête, ultime évolution des feux arrière des premières FV de 1954. J'ouvre la longue porte et me laisse tomber à l'intérieur. Malgré l'impression d'immensité, la manœuvre n'est pas forcément aisée : en effet, la porte étant "centrée" entre les places avant et arrière, il faut replier ses jambes pour les glisser entre le montant et la planche de bord, peinte façon ronce de noyer. La sellerie a été refaite et le siège est ferme. Peut-être un peu trop. Je referme la porte et manque de me faire mal au bras : malgré

la sensation d'espace, les sièges conducteur et passager avant sont trop excentrés alors que l'immense tunnel de transmission central pourrait presque accueillir un troisième passager. Le dossier des sièges avant ressemble d'ailleurs à une banquette, mais il héberge deux accoudoirs pliables dont l'intérêt est limité avec une boîte de vitesses mécanique. Une fois installé, je suis surpris par la distance qui me sépare de la planche de bord, à presque 70 cm de mon buste. Du coup, la colonne de direction sort de quasiment 40 cm ! Les cadrans et les commandes sont si nombreux que j'ai l'impression d'être dans le cockpit d'un avion. Ce que semble confirmer le gros tachymètre que je devine – difficilement – derrière les branches du volant, puisqu'il affiche sans vergogne ses prétentions : 260 km/h ! Le compte-tours, beaucoup plus sage (5 500 tr/min), trahit le rustique V8 qui prend place sous le capot. Au milieu de la console, sous l'autoradio Radiomobile d'époque (accouplé à deux antennes électriques Hirschmann), six cadrans : ampèremètre, horloge, thermomètre d'eau, jauge d'essence, manomètre d'huile et thermomètre d'huile. Dessous, une série de quatre témoins lumineux et cinq manettes de commandes (chauffage et aérations diverses). Au milieu du tunnel, dans l'alignement de l'écusson Facel Véga émaillé, le levier de vitesses, bizarrement courbé. Derrière, l'espace semble plus large, et les passagers bénéficient d'un plancher creusé et d'un accoudoir, surmonté, dans l'axe du bosselage du capot avant, d'un imposant haut-parleur. Mais pour l'heure, c'est d'une autre musique dont j'ai envie.

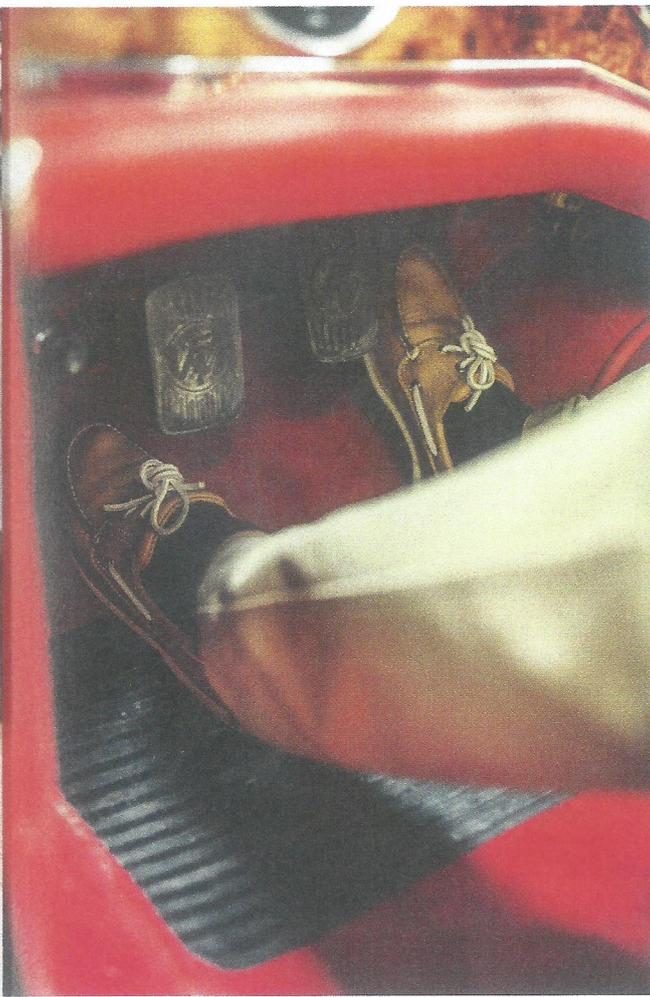
Hit the road Jack !

Contact – j'en profite pour baisser la vitre électrique – et démarreur. *Glou glou, glou glou, glou glou* : le son caverneux du V8 Chrysler-Dodge fait penser à la force tranquille d'un Riva au mouillage. Je donne quelques coups d'accélérateur à vide. La voiture se tortille dans tous les sens. Le bruit →

FACEL VÉGA V8

Partout, la Facel II fait montre d'une grande habitabilité. Et le pédalier, largement proportionné, ne fait pas exception à la règle.

C'est une caractéristique suffisamment rare pour être soulignée : le coffre est digne d'une authentique Grand Tourisme 2+2.



LA FACEL II EST LE PLUS BEAU DES DRAGSTERS 4-PLACES DE SON ÉPOQUE. ET, DE LOIN, LE PLUS RAFFINÉ...



Dessinée par Daninos, la Bentley Cresta II est présentée en 1951. Son style préfigure celui des Véga : forme du pavillon, phares superposés et calandre à "moustaches".



ÉVOLUTION LA DÉCENNIE PRODIGIEUSE

À l'orée des années 1950, l'Europe se reconstruit. Les marques de prestige françaises périclitent. Il faut un sacré courage pour oser s'attaquer à ce marché mourant. C'est pourtant le défi que relève Jean Daninos avec ses Facel Véga dès 1954. Pendant une décennie, la marque brillera au firmament. Plus dure sera la chute...

TEXTE : JULIEN LOMBARD – PHOTOS : AMICALE FACEL VÉGA ET ARCHIVES RÉTROVISEUR

Œuvre des *Stabilimenti Farina*, la Ford Comète est fabriquée dans l'usine Facel à Dreux. La ligne très élégante inspirera celle de la Véga, notamment dans la forme du pavillon.

Styliste et industriel, le flamboyant Jean Clément Daninos (1906-2001) va jouer un rôle majeur dans l'histoire automobile française. Notre homme entame sa carrière en 1928 chez Citroën, où il sera responsable des carrosseries spéciales, participant au dessin des Trac­tion coupé et cabriolet, avant de passer dans l'industrie aéronautique en 1934 chez Morane-

Saulnier puis Bronzavia. Après la défaite de 1940, refusant l'armistice, Jean Daninos rejoint les États-Unis. Fort de son expertise dans l'acier inoxydable et les techniques de soudage, il participe activement à l'effort de guerre allié comme directeur technique de deux usines aéronautiques qui fabriquent des pièces pour les bombardiers. L'expérience lui permet aussi d'affirmer ses talents de meneur d'hommes.



À la tête de Facel

De retour en France après la guerre, Jean Daninos devient PDG de Facel-Métallon. Fondée en décembre 1939, les Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loir, situées à Dreux, œuvrent pour l'aéronautique et fabriquent des gazogènes durant l'Occupation. En 1945, Facel fusionne avec la société Métallon, spécialisée dans le négoce des métaux, et devient Facel-Métallon. À côté de l'emboutissage des tôles, de la réalisation de pièces de haute qualité pour l'aéronautique (chambres de combustion de réacteurs, etc.) et d'éléments en inox (pare-chocs, calandres, évier...), Facel-Métallon, redevenu Facel en 1953, va s'affirmer dans la construction automobile en produisant notamment les caisses nues de Dyna X pour Panhard. Avec les coupés Simca 8 Sport puis Ford Comète dessinés par les *Stabilimenti Farina*, Facel franchit un pas en



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Facel II 1962

► **MOTEUR** Chrysler Corporation, Dodge 413 ci *Raised Block* type Typhoon TY8, 8-cylindres en V à 90° en position longitudinale avant, bloc/culasses fonte, 6 767 cm³ (106,3 x 95,2 mm), env. 380 ch SAE à 5 000 tr/min, env. 72,6 mkg à 2 800 tr/min, rapport volumétrique 10,1 à 1, soupapes en tête inclinées en V, arbre à cames central, vilebrequin 5 paliers, 2 carburateurs inversés quadruple corps Carter WCFB 2530S, refroidissement par eau, circuit électrique 12 volts.

► **TRANSMISSION** aux roues AR, pont Salisbury, embrayage monodisque à sec à commande hydraulique, boîte Pont-à-Mousson 4 vitesses (automatique Torque-Flite 3 rapports en option), synchronisée, 4^e en prise directe.

► **DIRECTION** par boîtier (assistance hydraulique Hydrasteer en option).

► **FREINAGE** Dunlop hydraulique, assisté, disques AV/AR, frein à main à commande mécanique sur essieu AR.

► **SUSPENSION** AV à roues indépendantes, triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis ; AR à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques ; amortisseurs hydrauliques télescopiques De Carbon sur les 4 roues.

► **CHÂSSIS/CARROSSERIE** châssis séparé à cadre tubulaire, carrosserie acier, coupé 4-places.

► **DIMENSIONS** longueur 4,75 m, largeur 1,76 m, hauteur 1,28 m, empattement 2,66 m, voies AV/AR 1,42 m.

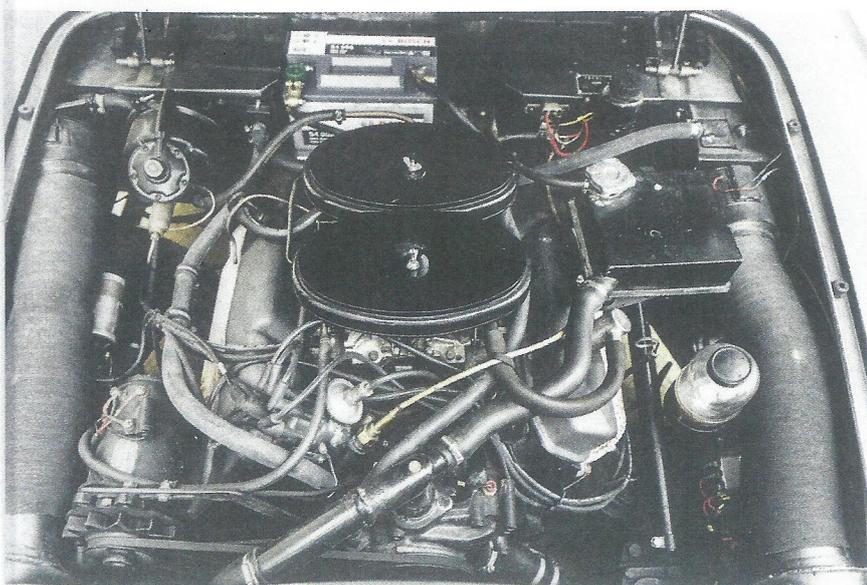
► **PNEUMATIQUES** 6.70 x 15.

► **POIDS** (à vide) 1 660 kg.

► **VITESSE MAXIMALE** 245 km/h.



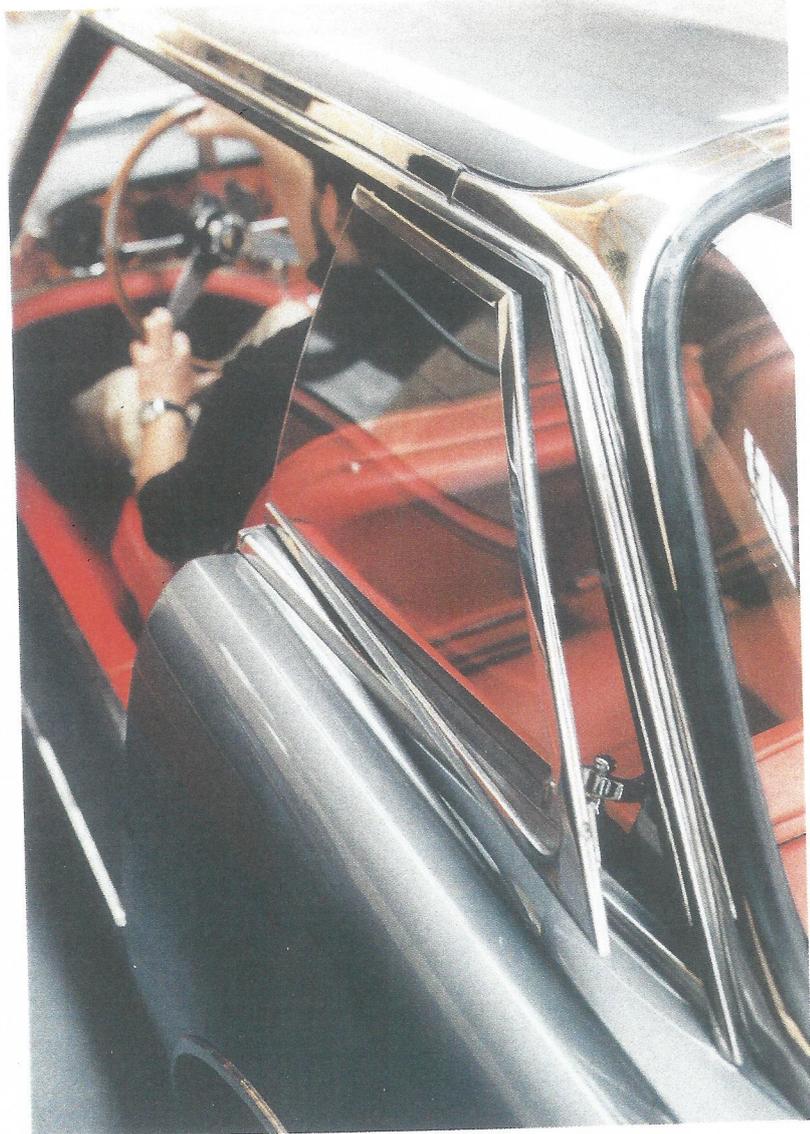
La qualité d'intégration des feux arrière tout autant que le dessin du pare-chocs arrière sont à la hauteur des prétentions de la marque.



Il fallait bien deux gros carburateurs quadruple corps Carter et des immenses gamelles de fitres à air pour alimenter le gargantuesque V8 de plus de 6,7 l.



Calandre en coupe-frites, phares Mégalex by Marchal et clignotants profilés dans les arêtes arrière : les détails sont sublimes.



Les vitres arrière sont dépourvues de montant, participant à la finesse du dessin d'ensemble. En revanche, gare à l'étanchéité !

est jouissif et annonciateur de lendemains qui chantent... J'actionne le court levier et enclenche la première. *Clac*. Diable, que la boîte est – déjà ! – ferme. L'auto se met en mouvement, et le moindre coup d'accélérateur semble vouloir faire patiner l'essieu arrière, d'autant que je suis encore sur un chemin en castine. J'arrive sur une chaussée humide et j'appréhende l'essai de la belle avec humilité. Je monte les vitesses tranquillement, mais avec poigne : *roooooar, clac, roooooar, clac...* La boîte Pont-à-Mousson est du genre virile ! En quatrième, je *cruise* sur un filet de gaz. Je tourne la molette de l'autoradio et observe les antennes électriques se déployer dans le rétroviseur. Le grésillement laisse place à un morceau *rockabilly* parfaitement dans le thème. Je pourrais tailler la route sur l'air de *Hit the road Jack* pendant des heures, mais j'ai envie de voir ce que la belle a dans le ventre et tente un démarrage façon dragster. Après tout, le pont Salisbury a dû en voir d'autres... Malgré la boîte camionesque, l'exercice est addictif. Selon les essais d'époque, souvent effectués avec le *petit* 6,3 l, le 0 à 100 km/h est atteint en à peine 7,5 secondes... en deuxième s'il vous plaît ! Cette dernière monte à 125 km/h, la troisième à 175 km/h. En poussant l'expérience pendant à peine plus de 30 secondes, vous emmenez les presque 1,7 t à... 200 km/h ! Qu'elle atteigne largement d'ailleurs. N'ayez pas peur des freins, ils sont à disques, assistés, et suffisamment dimensionnés. Attention cependant aux ruades de l'essieu arrière sur chaussée déformée, la direction est plutôt souple et permet de facilement tenir le cap, mais l'auto est lourde et difficile à rattraper. Le « *coupé 4-places le plus rapide* » de son époque n'est assurément pas fait pour gagner une course de côte plein de violos. Mais c'est, en revanche, le plus beau des dragsters 4-places que je connaisse. Le plus raffiné aussi... ●

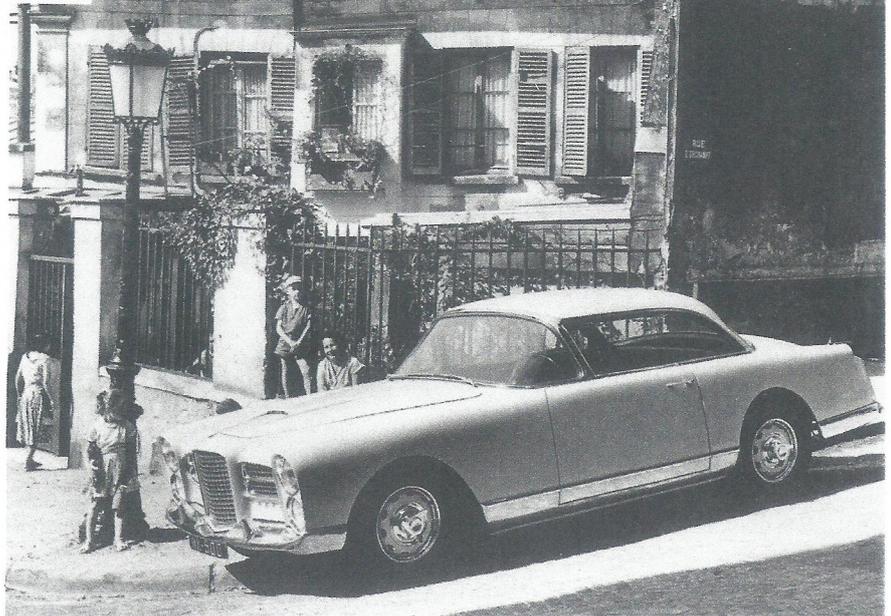
Merci à la discrète propriétaire de cette sublime Facel Véga pour sa confiance, à Willy pour sa patience, et à Baptiste, notre "modèle" du jour.



La berline Excellence reprend la proue des coupés. En revanche, ses ailerons arrière sont très pointus.

cultés de développement, les portes s'ouvrant de manière intempestive ou restant au contraire coincées ! Intransigeant, Jean Daninos a exclu la solution de facilité du demi-pied central... Le style extérieur et intérieur est similaire à celui des coupés, à l'exception de la poupe, aux ailerons très prononcés. Le moteur est commun avec les coupés, mais la boîte automatique montée de série, le modèle définitif (type EX1) recevant le même moteur que la HK 500 et atteignant 190-200 km/h. En 1961, l'Excellence (EX2) est restylée, perdant son pare-brise panoramique et ses ailerons pointus. Le V8 6,3 l'équipant également la Facel II lui permet désormais d'atteindre 216 km/h. Elle ne sera produite que quelques mois. Contrairement aux espoirs placés en elle, elle ne sera choisie que par quelques ambassadeurs. Au total, 1 183 Facel V8 seront produites, exportées pour les deux-tiers. ●

Nos très cordiaux remerciements à Michel Revoy et Jean Bonafous, de l'Amicale Facel Véga (facel-vega.asso.fr) pour leur accueil, leurs précieux conseils et nombre de photos qui illustrent cet article. Merci également à André Le Roux (leroux.andre.free.fr).



Ce coupé HK 500 est la vedette des enfants de Montmartre ! Les roues tôle Borrani font leur apparition, en option.

En 1961, la Facel II prend la suite de la HK 500. Dans le fond, une rare Excellence 2^e série : 8 exemplaires !



La Facel II incarne à merveille ce chic français et, plus précisément, ce chic parisien qui plaît tant à l'étranger, en particulier aux États-Unis.