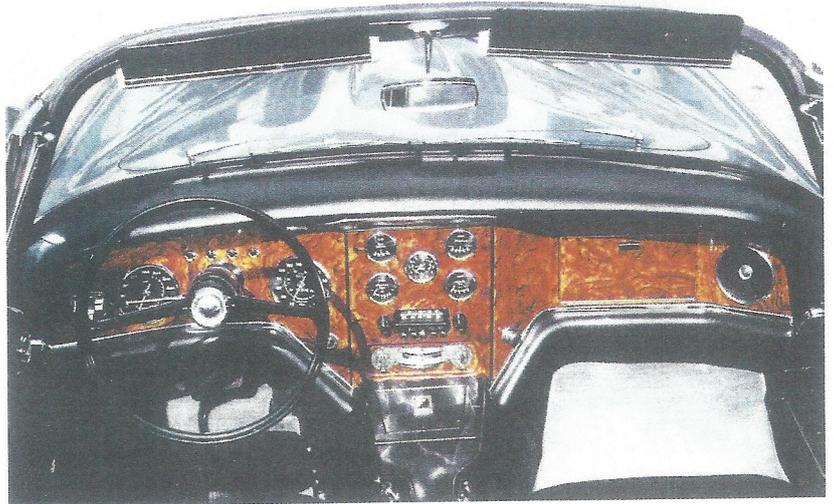


Dossier

vient épauler le coupé. En octobre 1955 est présentée au salon de Paris la FV2, qui adopte un pare-brise panoramique : une première sur une voiture de série française ! La direction assistée est associée à la boîte automatique. À l'intérieur, on trouve désormais le fameux tableau de bord en métal peint imitant parfaitement la ronce de noyer, à l'instrumentation secondaire regroupée sur la console centrale. Le cap des 200 km/h est franchi dès mars 1956 avec la FV2B, forte de 255 ch : l'image du « coupé 4-places le plus rapide du monde » s'impose. La FV3, présentée en fin d'année, arbore un nouveau visage avec une grille de calandre plus fine, des "moustaches" dédoublées et des doubles optiques sans encadrement chromé. La forme reste inchangée mais la caisse est bientôt agrandie et des V8 plus gros sont proposés. La marque s'impose : Ava Gardner, Tony Curtis, Peter Fonda, Stirling Moss ou encore Maurice Trintignant roulent en Facel. En 1960, celle de Michel Gallimard finira tragiquement contre un arbre, entraînant sa mort et celle d'Albert Camus.

De la HK 500 à l'Excellence

Le plus diffusé des coupés Facel Véga V8 sera l'emblématique HK 500, présentée en mai 1958. L'appellation « *Horsé per kilo : 5.00* » se réfère au rapport poids/puissance avantageux : 5 kg par cheval ! Extérieurement, hormis les monogrammes, la HK 500 est semblable à la FV3B. L'essentiel se passe sous le capot avec le V8 De Soto de 5,9 l et 350 ch SAE. Une version à la cylindrée plus élevée (6,3 l, 335 ch) lui succèdera. Pour s'adapter aux hautes performances (Paul Frère sera chronométré à 240 km/h sous une pluie battante !), quatre freins à disque (une première nationale) sont rapidement montés en option puis en série dès 1960. L'ultime mouture du coupé Facel Véga V8, la Facel II ou HK2 est présentée à la presse le 27 septembre 1961 dans un contexte très difficile. Les finances sont dans



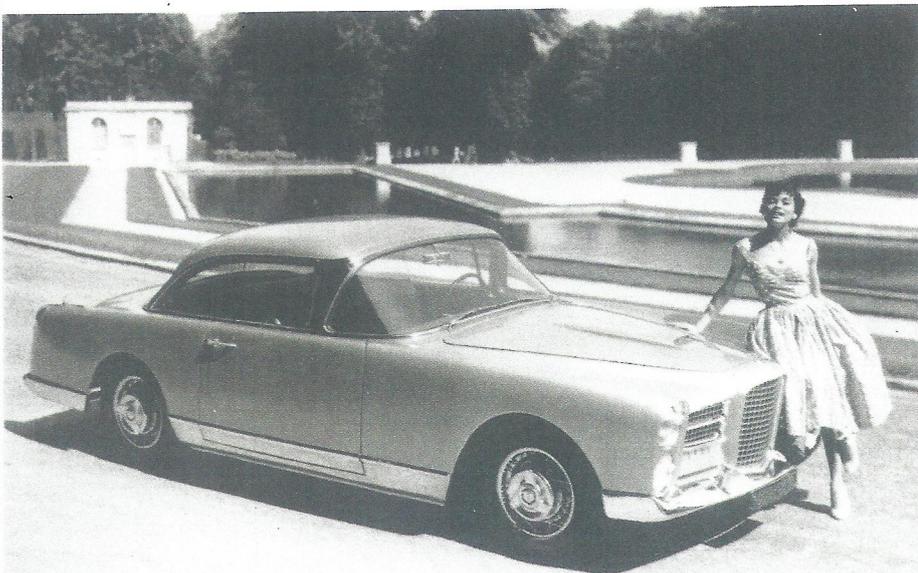
Le fameux tableau de bord en tôle peinte imitant la ronce de noyer est généralisé sur la FV2. Il est dû à Marcel Bigot, chef de l'atelier peinture chez Facel. Remarquons la richesse de l'instrumentation.

La FV3 arbore une proue entièrement nouvelle, avec une calandre à mailles plus fines et des "moustaches" dédoublées, tandis que les doubles phares perdent leur enjoliveur chromé.

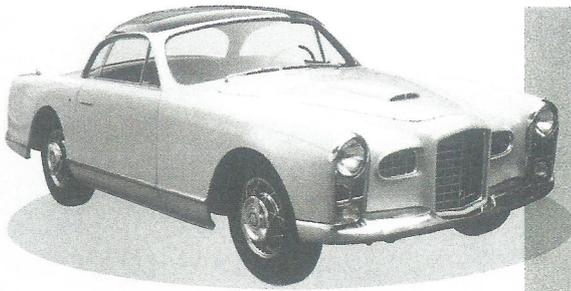
le rouge et Facel aurait dû cesser ses activités cette année-là. En juillet, Jean Daninos, resté dans l'entreprise, a dû céder sa place à André Belin. Bénéficiant d'un style unanimement salué, la Facel II est nantie d'un V8 Chrysler de 6,3 l et 329 ch (6,8 l et 385 ch sur quelques rares exemplaires) autorisant 245 km/h. Toutefois, économies obligent, les trains roulants n'évoluent guère, même si la direction assistée est améliorée et un pont autobloquant monté dans un second temps. La HK2 va se vendre (à perte) jusqu'à ce que Facel arrête la production de voitures au cours de l'été 1964.

L'apparat chic

Pour épauler ses coupés V8, Jean Daninos songe très tôt à lancer une voiture de représentation. Dès 1955 débutent les études de la berline Excellence. Un premier prototype est présenté au Salon de Paris, en octobre 1956. L'Excellence est une immense (5,23 m) mais assez peu spacieuse berline hard-top sans montant central, aux portes en armoire et aux vitres latérales sans montant fixe. Cette disposition entraîne d'importantes diffi-



Destinée à l'exportation et dotée de plus gros V8, la FV4 est élargie et allongée par rapport à la FV3... sauf, peut-être, sur les toutes premières. Notez les roues à rayons à moyeu étroit Rudge.



Le prototype Véga "V" (alias FV-54-002) présenté au Salon 1954. Remarquons l'empattement court, les roues à moyeu large Robergel et les poignées de portes encastrées, qui seront modifiées.

fabriquant l'intégralité des voitures, mécanique exceptée, avant de dessiner la Simca 9 Sport en 1953. À une échelle beaucoup plus modeste (une dizaine d'exemplaires) et dans un registre très luxueux, Facel assure la construction de la Bentley Cresta (1948-1951) dessinée chez Pinin Farina mais dont l'ultime exemplaire – la Cresta II, au style très différent – est signé Jean Daninos. Rêvant d'une voiture de prestige moins confidentielle, Jean Daninos décide en 1951 de créer avec Jean Cavalier, directeur des Fonderies Pont-à-Mousson, une société commune. Si le projet avorte, un 6-cylindres en ligne double arbre Alérion est conçu par Carlo Marchetti et produit à quelques exemplaires, secondé par une boîte de vitesses mécanique Pont-à-Mousson dérivée de celle de la Comète. Après l'aventure éphémère mais instructive de la création d'un prototype de roadster à châssis Allard et moteur 6-cylindres Hotchkiss, Daninos cherche un moteur auprès d'Alfa Romeo puis du groupe Chrysler, qui donne son feu vert. L'aventure Facel Véga peut commencer !

Naissance de la Véga

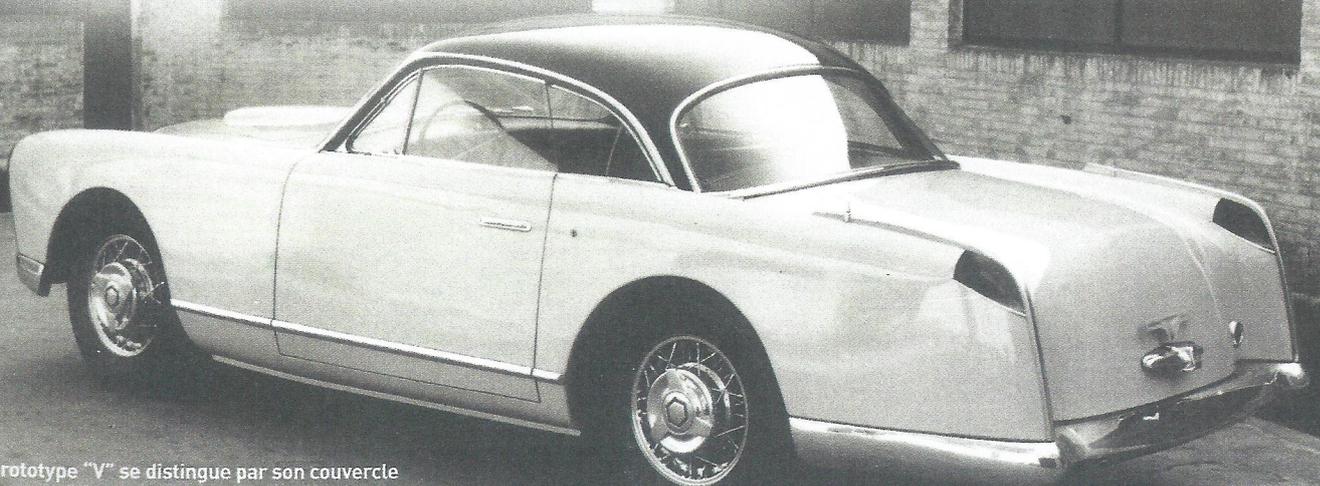
Tandis que le premier V8 est livré en mai 1952, le châssis tubulaire est conçu et mis au point par les ingénieurs Jacques Brasseur et Roger Dumas. De mai 1953 au début 1954 se déroulent des essais intensifs du "prototype V". Le prototype de la Véga est présenté à la presse en juillet 1954. Choisi par l'écrivain Pierre Daninos, frère de



Jean, le nom renvoie à l'étoile la plus brillante de la constellation de la Lyre. Ce coupé Grand Tourisme dessiné par le patron affiche un style très personnel, inspiré des Comète et Cresta II. Son V8 De Soto 4,5 l (172 ch SAE) lui permet d'atteindre 194 km/h. Une paille... Si l'architecture est très classique avec l'essieu arrière rigide à ressorts à lames, la réalisation soignée et la rigidité du châssis permettent d'obtenir de très bonnes qualités routières. La finition est très poussée et l'habitacle fait la part belle au cuir Connolly Vaumol. La production de la FV de présérie, avec servofrein et, en option, une boîte automatique Powerflite à deux rapports, débute en février 1955. Dès le mois suivant est homologuée la version définitive FV1 (4,8 l, 203 ch, 198 km/h). Un cabriolet à la diffusion confidentielle (7 FV1 sur 11 cabriolets V8 au total) car jugé insuffisamment rigide par Jean Daninos eu égard à ses performances →

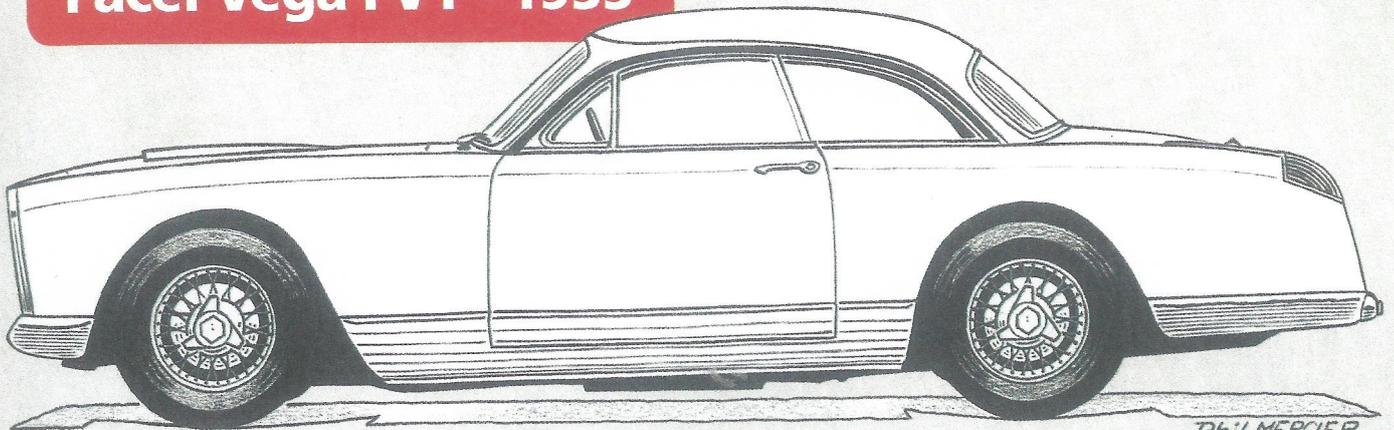
Cette Simca Sport était construite et dessinée par Facel. Les lignes sont pures, et le pare-brise panoramique rappelle les grosses Facel. On reconnaît ici une Océane.

Un des premiers exemplaires construits. Un modèle similaire sera essayé par l'Auto-Journal en 1955 et chronométré à presque 190 km/h.



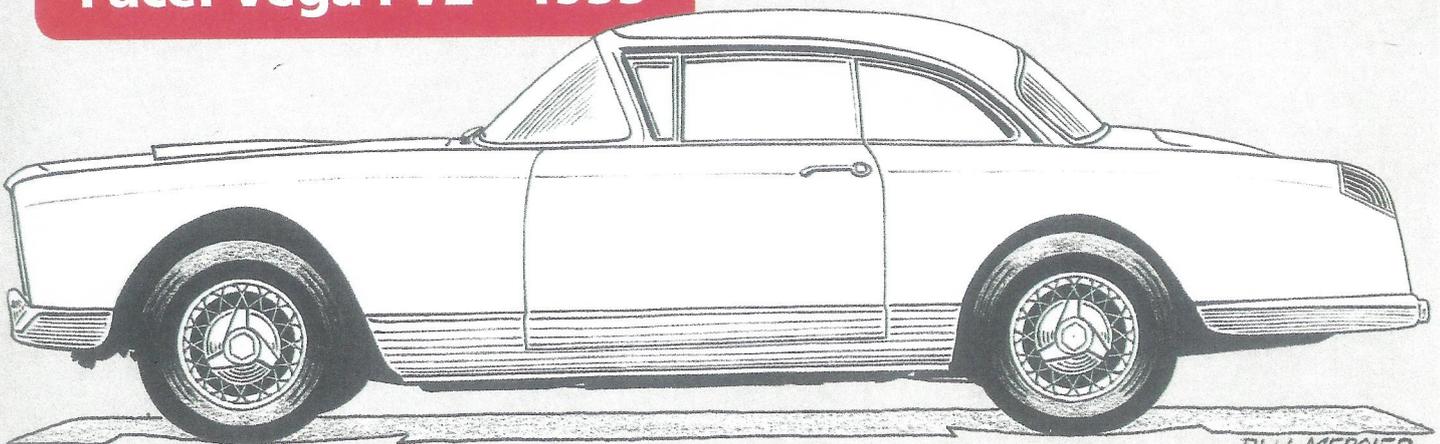
Le prototype "V" se distingue par son couvercle de malle arrière qui descend jusqu'au pare-chocs. Remarquons les deux antennes radio et la disposition particulière des feux arrière. Les échappements émergent de la partie inférieure du pare-chocs.

Facel Véga FV1 - 1955



Phil MERCIER.

Facel Véga FV2 - 1955



Phil MERCIER.

Octobre 1956

Apparition de la Facel Véga FV3

- ▶ 4 527 cm³, 26 CV, 203 ch SAE (190 ch SAE avec BVA)
- ▶ Nouvelle calandre à mailles plus fines et moustaches dédoublées
- ▶ Deux phares ronds superposés
- ▶ Petits butoirs de pare-chocs
- ▶ Roues à rayons à moyeu large Robergel puis étroit Rudge
- ▶ Caisse allongée (empattement : 2,66 m) et élargie en cours de production

Mai 1957

Apparition de la Facel Véga FV4, destinée à l'exportation

- ▶ Idem FV3 mais caisse allongée et élargie sauf sur les premiers exemplaires, semble-t-il...
- ▶ Monogramme "typhoon" sur les ailes avant
- ▶ 5 801 cm³, 33 CV, 345 ch SAE et 6 430 cm³, 380 ch SAE

Septembre 1957

Apparition de la Facel Véga FV3B

- ▶ 4 940 cm³, 28 CV, 238 ch SAE (218 ch avec BVA)
- ▶ Roues à rayons ou roues tôle à moyeu étroit Rudge ou roues à rayons à moyeu large Robergel
- ▶ Monogramme "FACEL VEGA" juste au-dessus du pare-chocs arrière

Octobre 1957

Homologation de la Facel Véga HK 500 (type HK)

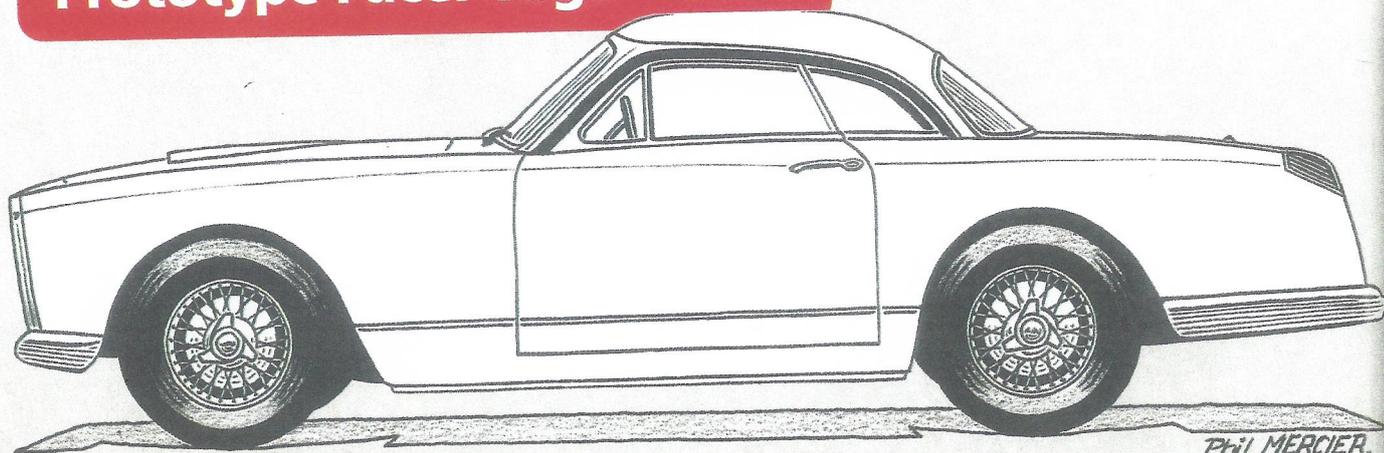
- ▶ 5 907 cm³, 34 CV, 350 ch SAE (309 ch SAE avec BVA)
- ▶ Présentation extérieure et intérieure identique à celle des FV3B
- ▶ Parfois, roues et freins d'Excellence
- ▶ Freins à disques en option dès l'exportation au Royaume-Uni

RECONNAISSEZ-LES

Il existe un très grand nombre de versions de Facel Véga V8, avec parfois des différences mineures. Certaines autos peuvent avoir fait l'objet de commandes spéciales, rançon d'une production quasi-artisanale.

TEXTE : JULIEN LOMBARD – DESSINS : PHIL MERCIER

Prototype Facel Véga - 1954



Juillet puis octobre 1954

Présentation à la presse puis au public des deux prototypes de la Facel Véga

- ▶ 4 528 cm³, 26 CV, 172 ch SAE
- ▶ Empattement court : 2,51 m
- ▶ Calandre en trois parties : grille de radiateur et "moustaches"
- ▶ Phares superposés, circulaires en haut, rectangulaires en bas
- ▶ Encadrement en inox
- ▶ Prise d'air (factice) de capot
- ▶ Roues à rayons à gros moyeu Robergel
- ▶ Deux antennes radio (l'une factice) au sommet des ailerons arrière
- ▶ Siège arrière unique transversal à coussin amovible

Mars 1955

Homologation de la Véga FV1

- ▶ Empattement allongé à 2,63 m
- ▶ 4 770 cm³, 27 CV, 203 ch SAE (188 ch avec boîte automatique)
- ▶ Version cabriolet disponible
- ▶ Sur certains exemplaires, tableau de bord imitation bois
- ▶ Servofrein en série
- ▶ BVA Powerflite 2 rapports sur demande (petit levier sur la console centrale)
- ▶ Enjoliveurs de bas de caisse en inox puis en aluminium poli
- ▶ Sortie d'échappement de chaque côté du pare-chocs
- ▶ Banquette arrière rabattable

Octobre 1955

Apparition de la Facel Véga FV2

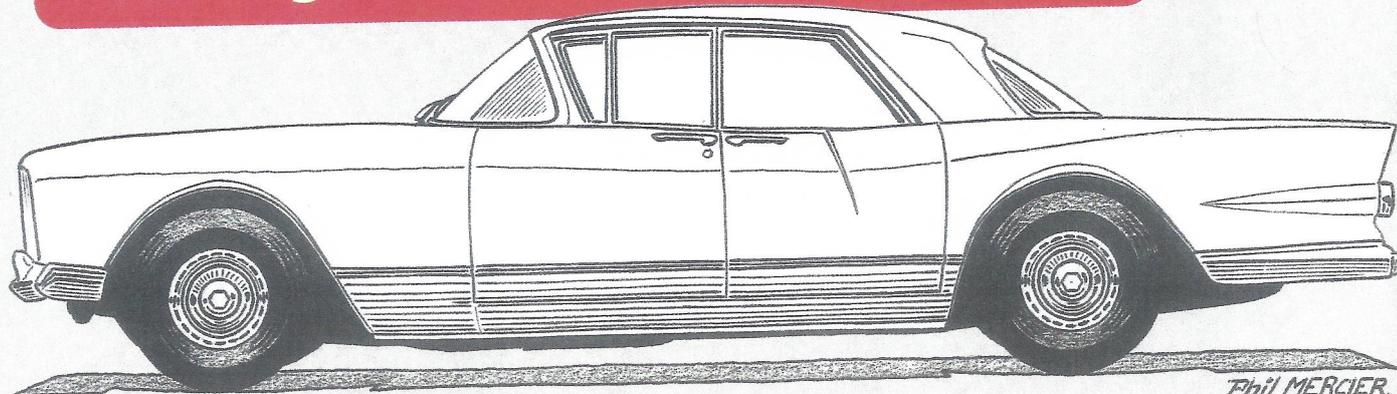
- ▶ Moteur inchangé
- ▶ Direction assistée avec l'option BVA (commandée par touches)
- ▶ Pare-brise panoramique
- ▶ Nouvel écusson "Facel Véga" dans le prolongement du capot
- ▶ Tableau de bord en tôle peinte imitation bois
- ▶ Console centrale affinée, dotée de commandes en biais
- ▶ Cinq cadrans auxiliaires regroupés sur la console centrale
- ▶ Rétroviseur intérieur en position haute

Mars 1956

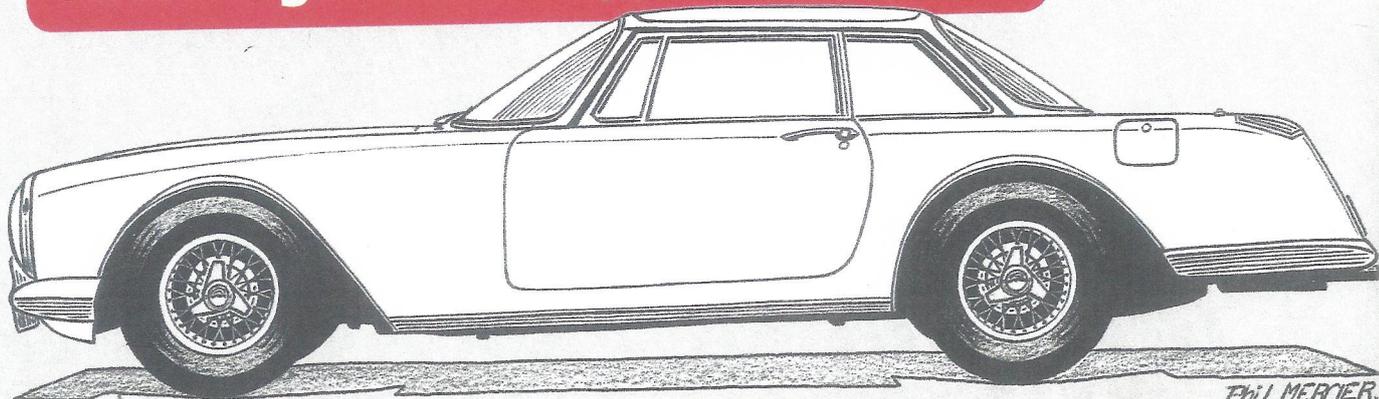
Apparition de la Facel Véga FV2B

- ▶ 5 413 cm³, 31 CV, 255 ch SAE (233 ch SAE avec BVA)
- ▶ Circuit électrique en 12 volts
- ▶ Sur les derniers exemplaires, face avant de FV3

Facel Véga Excellence (type EX1) - 1958



Facel Véga Facel II (type HK2) - 1961



Octobre 1958

Apparition de la Facel Véga Excellence (type EX1)

- ▶ Moteur de HK 500.
- Sur certaines : 6 270 cm³, 36 CV, 309 ch SAE (329 ch SAE avec BVM)
- ▶ Berline nouvelle, mais masque avant de FV3
- ▶ Pare-brise panoramique
- ▶ Roues à rayons Robergel
- ▶ Tours de roues en inox
- ▶ Aménagements intérieurs selon commande
- ▶ En cours de carrière, suppression de la prise d'air de capot

Janvier 1960

Freins à disques de série sur la HK 500 (type HK1)

- ▶ Sur la majorité, 6 286 cm³, 36 CV, 335 ch SAE (309 ch SAE avec BVA)
- ▶ Roues en acier Borrani (peintes ou chromées) à serrage central ou roues fils

Juillet 1961

La Facel Véga Excellence est restylée (type EX2)

- ▶ Production : 8 exemplaires
- ▶ V8 5,9 l non disponible
- ▶ Pare-brise semi-panoramique
- ▶ Ailerons arrière moins hauts
- Apparition de la Facel Véga Facel II (type HK2)**
- ▶ Moteur 6 270 cm³ de l'Excellence. Sur certains exemplaires, 6 769 cm³, 39 CV, 385 ch SAE (355 ch SAE avec BVA, commandée par levier)
- ▶ Nouvelle carrosserie surbaissée à pavillon plus anguleux et capot plongeant
- Phares sous globe Marchal
- Mégalex hors marché américain
- ▶ Jonc inox de passages de roues

- ▶ Roues tôle ou à rayons à moyeu Rudge
- ▶ Baguette en inox de bas de caisse à la place des enjoliveurs
- ▶ Feux arrière circulaires à la base du panneau arrière
- ▶ Indicateurs de direction au sommet des ailerons arrière
- ▶ Disparition du jonc chromé au sommet des ailerons arrière
- ▶ Couvercle de malle arrière plus large à la découpe anguleuse
- ▶ Deux doubles sorties d'échappement sous le pare-chocs
- ▶ Nouveaux volant et tableau de bord

Courant 1964 :

Fin de production des Facel V8, après 1 183 exemplaires.

FACE À LA CONCURRENCE

LE SUMMUM DU GRAND TOURISME



À la fin de l'année 1962, la Facel Véga Facel II a quelques concurrentes directes italiennes, anglaises ou américaines. Toutes sont soumises à des coûts d'importation importants rendant la Française assez compétitive. Voici quelques voitures entre lesquelles l'esthète fortuné peut alors hésiter...

FACEL VÉGA FACEL II

8-cylindres en V, 6 270 cm³, 329/309 ch SAE à 5 500 tr/min, roues arrière motrices, 4 vitesses ou automatique 3 rapports, 1 660 kg, 245 km/h en boîte manuelle.

53 000/54 000 F

SALON 1962



Maserati 3500 GT Injection

6-cylindres en ligne, 3 485 cm³, 235 ch DIN à 5 500 tr/min, roues arrière motrices, 5 vitesses, 1 350 kg à sec, 235 km/h.

68 000 F



Ferrari 250 GTE 2+2

12-cylindres en V, 2 953 cm³, 240 ch DIN à 7 000 tr/min, roues arrière motrices, 4 vitesses + o/d, 1 280 kg à sec, 225 km/h.

73 500 F



Aston Martin DB4 Vantage (Series 5)

6-cylindres en ligne, 3 670 cm³, 270 ch DIN à 5 500 tr/min, roues arrière motrices, 4 vitesses (+ o/d en option), 1 326 kg à sec, 242 km/h.

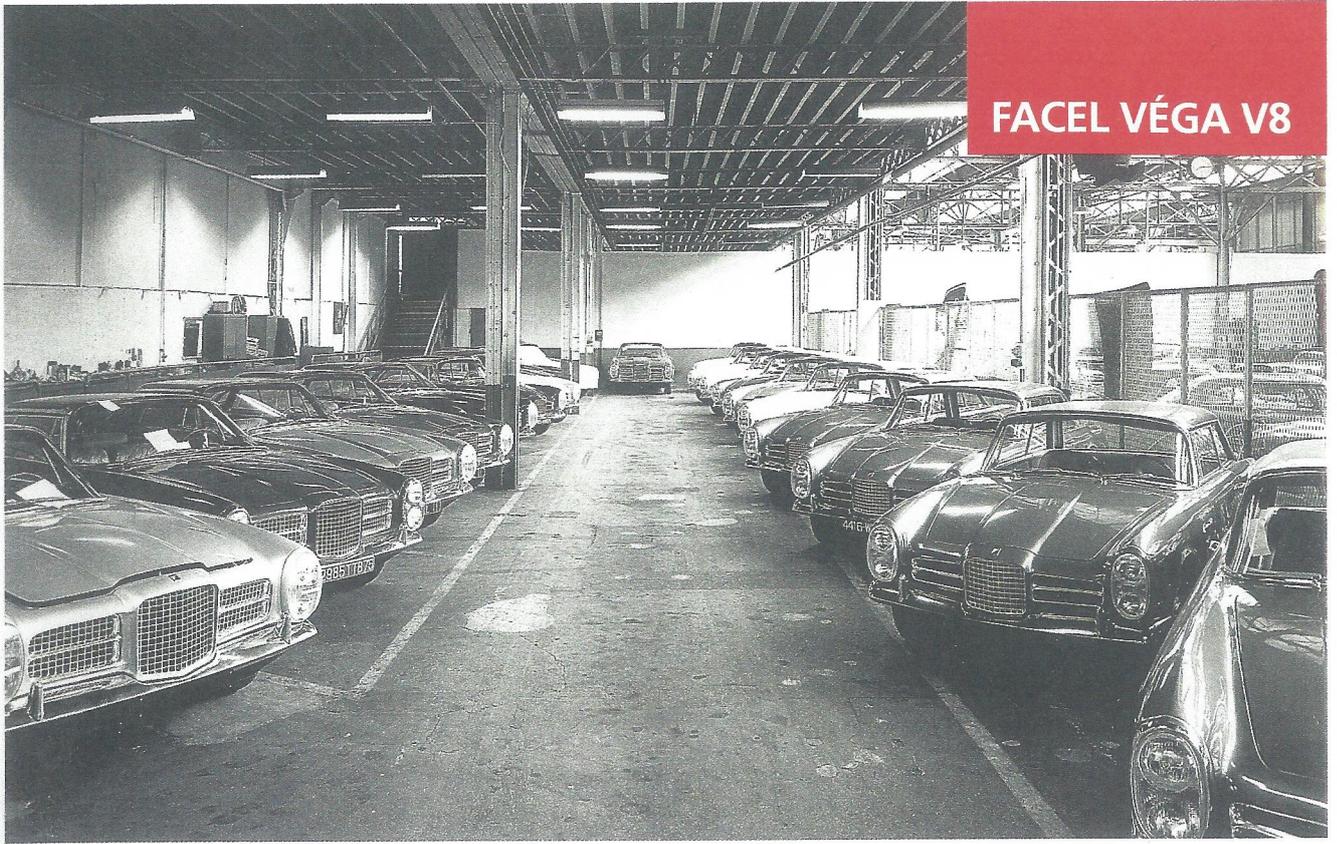
71 000 F



Studebaker Avanti à compresseur

8-cylindres en V, 4 737 cm³, 260 ch SAE à 6 000 tr/min, roues arrière motrices, 4 vitesses ou automatique 3 rapports, 1 470 kg à sec, + 240 km/h.

46 700 F (version atmosphérique)



désinvolte, elle peut être usée et avoir une 1^{re} qui saute. Or, le gros problème est qu'il n'y a pas de pièces. Il faut donc faire refaire spécialement les pignons et synchros au prix fort. D'aucuns montent une boîte de Corvette en ne respectant pas l'origine. La commande d'embrayage est complexe. Enfin, le pont Salisbury est réputé incassable.

Trains roulants

En raison du poids du V8, le train avant fatigue. Il doit être contrôlé régulièrement pour que le plaisir de conduite et la sécurité soient au rendez-vous. Bonne nouvelle, l'Amicale Facel Véga fait refaire les différents éléments : rotules, axes de relai, silentblochs, amortisseurs, etc. Jusqu'à l'HK 500 incluse, sur les modèles équipés d'une direction assistée, celle-ci, empruntée à un camion, souffre de contraintes anormales sur les bras Pitman. L'Amicale s'est impliquée dans la réfection de ces directions assistées. On n'oubliera pas les nombreux points de graissage et on s'assurera que les cages de suspension avant ne sont pas fêlées en utilisant une lampe dans l'obscurité. Certaines Facel II vendues en Grande-Bretagne ont reçu des amortisseurs Armstrong Selectaride réglables.

Freinage

Les pièces sont disponibles. Comme sur toutes les voitures, l'immobilisation prolongée entraîne le grippage, la fuite des étriers, etc. Attention, quand le servofrein lâche, c'est de manière très soudaine, d'où un risque d'accident. Il peut être reconditionné, à moins que l'on opte pour un servofrein Jaguar, adaptable mais de moins bonne qualité que la pièce d'origine.

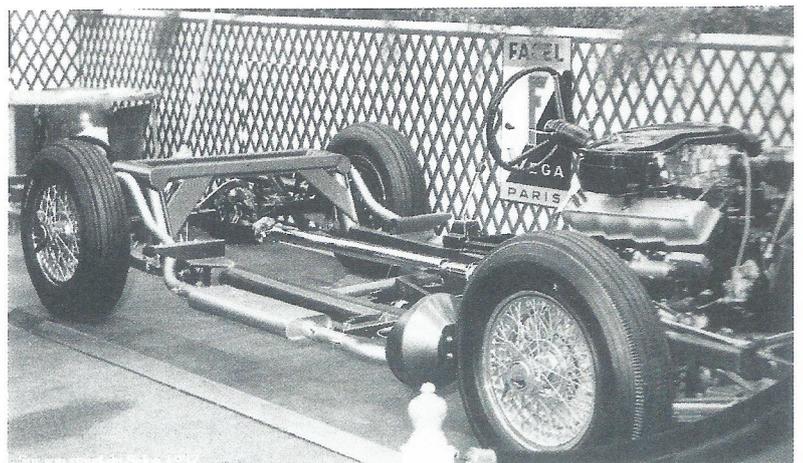
Carrosserie/Structure

Le châssis est solide et peu sensible à la corrosion mais il faut s'assurer que la voiture convoitée n'a pas

eu un choc mal réparé. La carrosserie se compose de tôles de bonne qualité, ce qui n'empêche pas la corrosion, notamment des capots avant/arrière, passages de roues, bas de caisse (les enjoliveurs retenant l'humidité), bas de portes, planchers, fond de coffre... Attention, les châssis et carrosserie vrillés peuvent entraîner la casse du pare-brise. Autant l'éviter, même si les pare-brise sont refaits en Angleterre. Sur l'Excellence, on s'assurera que les portes s'ouvrent et se ferment sans forcer et qu'elles n'ont pas de jeu (ce qui signifie que la structure fléchit). Même si la question fut résolue à l'époque, on ne peut exclure une ouverture intempestive aujourd'hui... Les pièces de carrosserie peuvent être réalisées par un carrossier. Les phares Mégalex sont refaits régulièrement par l'Amicale. Il en va de même pour les portières de phares, les feux arrière, les bas de caisse en aluminium, les écussons, les monogrammes... En revanche, nombre d'accessoires en inox, comme les poignées de portes sont introuvables. C'est aussi le cas des pare-chocs. Certains propriétaires les font refaire mais ils sont difficilement adaptables d'un exemplaire à l'autre en raison du caractère artisanal de la fabrication. Il est donc primordial de faire l'acquisition d'une voiture complète. C.Q.F.D. ●

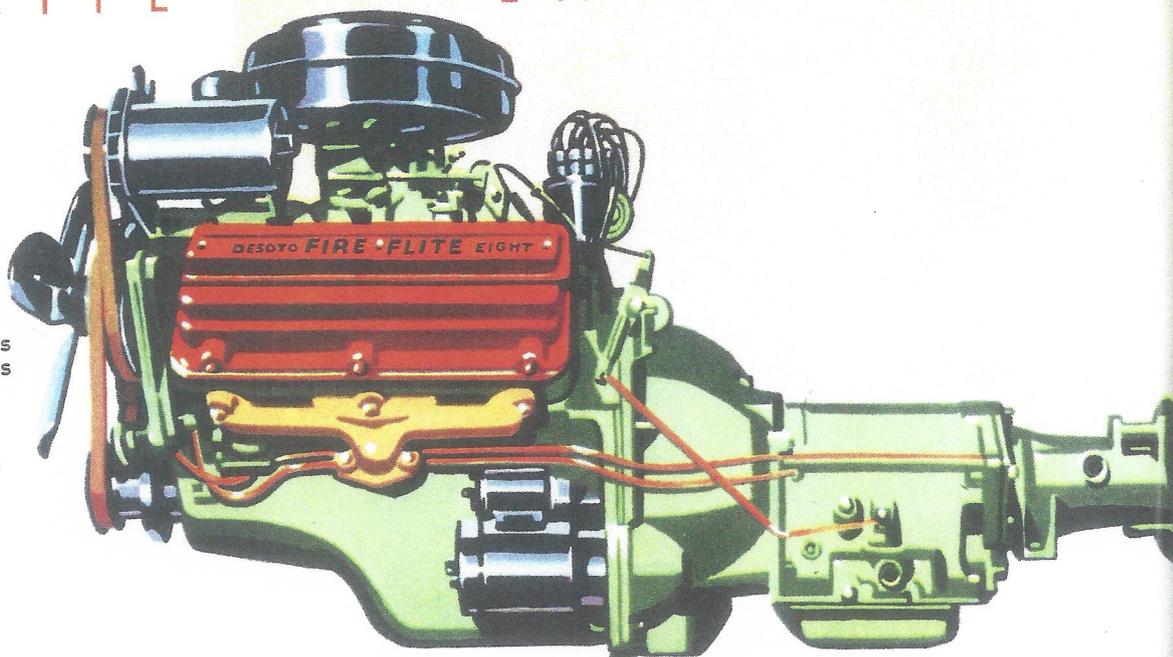
Au début des années 1960, les phares Marchal Mégalex se retrouvent à la fois sur les gros coupés Facel II et les petites Facellia, Facel III à moteur Volvo et Facel 6 (nantie d'un bloc BMC).

Le nouveau châssis élargi et allongé du coupé V8 est présenté sur le stand Facel Véga au Salon 1957. La rigidité est toujours au rendez-vous et représente un de ses atouts. Il est certes lourd, mais il faut bien encaisser la puissance du V8...



DE SOTO FIREFLITE ENGINE

Le V8 culbuté De Soto Fireflite de 4,8 l qui anime les FV1 et FV2 est très fiable. Évitez toutefois les hauts régimes prolongés. Il est secondé par une boîte mécanique à quatre vitesses ou automatique à deux rapports.



TECHNIQUE LA ROBUSTESSE DU V8

Les moteurs V8 sont fiables, à l'instar des boîtes de vitesses. Les pièces de trains roulants sont régulièrement refaites, tout comme les joints. En carrosserie, la situation est contrastée : la tôlerie nécessite de passer par un carrossier et certains accessoires sont introuvables.

TEXTE : JULIEN LOMBARD

ILLUSTRATIONS : AMICALE FACEL VÉGA ET ARCHIVES RÉTROVISEUR

Moteur

Un grand nombre de V8 de différentes marques (De Soto, Plymouth, Chrysler) et cylindrées ont été montés sur les grosses Facel. Il s'agira d'abord de savoir à quel moteur on a affaire et s'il correspond bien au modèle. Dans tous les cas, la fiabilité est au rendez-vous. Il faudra cependant veiller à ce que le circuit de refroidissement soit en parfait état, en refaisant, si besoin, le faisceau du radiateur. Pour prévenir la surchauffe dans les embouteillages, certains propriétaires installent un ventilateur électrique, notamment sur les modèles de grosse cylindrée. Les culasses sont parfois fêlées à cause du gel. En raison de la faible capacité du carter d'huile, on évitera les hauts régimes prolongés, d'ailleurs diffi-

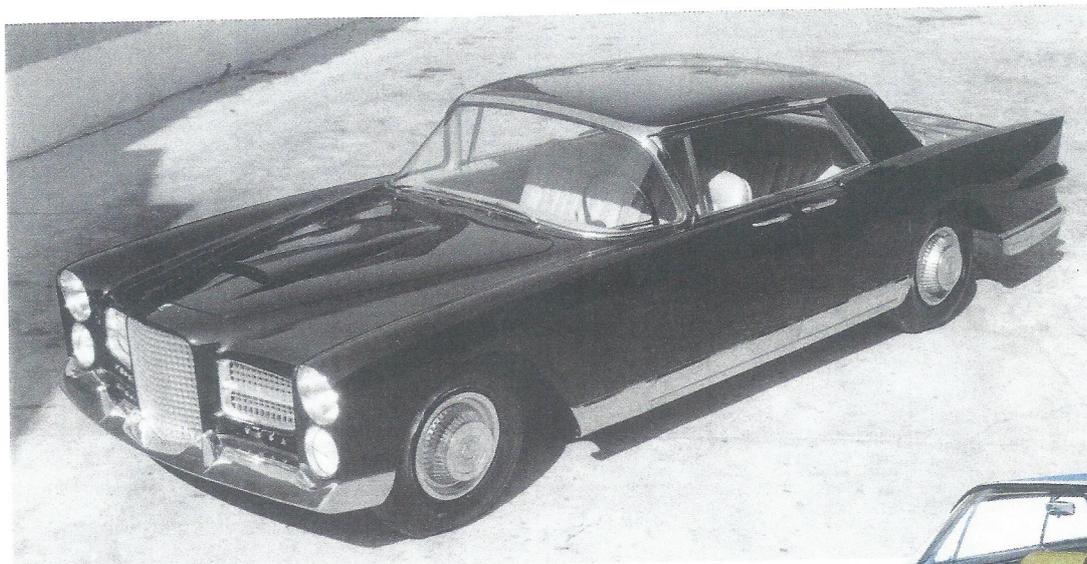
cilement praticables dans la circulation actuelle. La disponibilité des pièces est bonne, notamment pour les modèles les plus récents. L'Amicale dispose de bonnes adresses.

Transmission

Les boîtes automatiques américaines Powerflite à deux rapports ou Torqueflite à trois rapports sont robustes. Les pièces sont disponibles aux États-Unis et il existe des spécialistes de l'entretien et de la restauration des Facel Véga comme Véga Passion ou l'Amicale Facel Holland. La boîte mécanique Pont-à-Mousson est, elle aussi, très solide. Toutefois, après un fort kilométrage et/ou une utilisation

Jean Daninos affirmait que sa Facel II était capable de 248 km/h. Pour ce faire, l'auto doit être équipée d'une boîte mécanique et d'un pont long.





Il est délicat de dresser des généralités au sujet d'autos produites en si petites séries. Cependant, vous trouverez dans nos tableaux récapitulatifs de quoi distinguer les évolutions mécaniques. La cote est celle publiée chaque année par LVA.



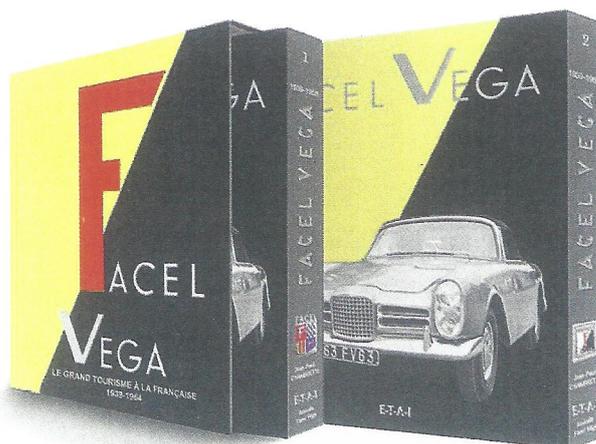
GUIDE PRATIQUE POINTS DE REPÈRE

Modèles	Véga	Véga	Facel Véga	Facel Véga	Facel Véga	Facel Véga FVS
Type Mine	FV	FV1	FV2	FV2B	FV3	FV3B
Type Moteur	De Soto Firedome S19	De Soto Fireflite S21	De Soto Fireflite S21 & S24	De Soto Firedome S23	Plymouth Hy Fire P29	Plymouth Fury P31
Appellation Facel			Typhoon TY1	Typhoon TY2	Typhoon TY3	Typhoon TY4
Cylindrée	4 528 cm ³	4 770 cm ³	4 770 cm ³	5 413 cm ³	4 527 cm ³	4 940 cm ³
Puissance (SAE)	172 ch à 4 400 tr/min	203 ch à 4 400 tr/min ou 188 ch à 4 400 tr/min (boîte auto)	203 ch à 4 400 tr/min ou 188 ch à 4 400 tr/min (boîte auto)	255 ch à 4 400 tr/min ou 233 ch à 4 400 tr/min (boîte auto)	203 ch à 4 400 tr/min ou 190 ch à 4 400 tr/min (boîte auto)	238 ch à 4 400 tr/min ou 218 ch à 4 400 tr/min (boîte auto)
Boîte de vitesses	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 2 rapports Powerflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 2 rapports Powerflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 2 rapports Powerflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 2 rapports Powerflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 3 rapports Torqueflite
Début de production	1955	1955	1955	1956	1956	1957
Fin de production	1955	1955	1956	1956	1957	1958
Nombre d'exemplaires	10 + 3 prototypes	33 dont 7 cabriolets	31 dont 1 cabriolet	74 dont 2 cabriolets	46 dont 25 à caisse étroite, 20 à caisse large et 1 cabriolet à caisse étroite	92
Cote	300 000 €	300 000 € (260 000 € pour un cabriolet)	180 000 €	180 000 €	180 000 €	180 000 €

Modèles	Facel Véga FVS	Facel Véga HK 500	Facel Véga Facel II	Facel Véga Excellence présérie	Facel Véga Excellence 1 ^{re} série	Facel Véga Excellence 2 ^e série
Type Mine	FV4	HK puis HK1	HK2	EX	EX1	EX2
Type Moteur	Chrysler Firepower C300B & C 300C	De Soto Adventurer LS3S & Fireflite LS3H et Plymouth Golden Commando	Chrysler Raised Block (pour homologation) puis Chrysler/Dodge RB	Chrysler Firepower C300C	De Soto Adventurer LS3	Chrysler Raised Block (pour homologation)
Appellation Facel	Typhoon TY5 et TY6	Typhoon TY7	Typhoon TY8	Typhoon TY6	Typhoon TY7 ou TY8	Typhoon TY8
Cylindrée		5 801 et 6 430 cm ³	5 907 et 6 286 cm ³	6 270 et 6 769 cm ³	6 430 cm ³	5 907 cm ³ ou 6 270 cm ³ sur certains
Puissance (SAE)	345 ch à 5200 tr/min ou 380 ch à 5200 tr/min	350 ch à 5 200 tr/min ou 309 ch à 5 200 tr/min (boîte auto) puis 335 ch à 5 400 tr/min ou 309 ch à 5 400 tr/min (boîte auto)	329 ch à 5 500 tr/min ou 309 ch à 5 500 tr/min (boîte auto), 355/385 ch sur de rares exemplaires destinés à l'exportation,	380 ch à 5200 tr/min	309 ch à 5 200 tr/min ou 350 ch à 5 200 tr/min (boîte mécanique) ou 309/329 ch	309 ch à 5 500 tr/min ou 329 ch à 5 500 tr/min (boîte mécanique)
Boîte de vitesses	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 2 rapports Powerflite ou 3 rapports Torqueflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 3 rapports Torqueflite	Manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson ou automatique 3 rapports Torqueflite	Automatique 3 rapports Torqueflite ou manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson	Automatique 3 rapports Torqueflite ou manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson	Automatique 3 rapports Torqueflite ou manuelle 4 vitesses Pont-à-Mousson
Début de production	1957	1958	1961	1958	1958	1961
Fin de production	1958	1961	1964	1958	1961	1961
Nombre d'exemplaires	66 dont 36 à moteur TY5	490 dont 263 type HK	184 avec le prototype	10	134	8
Côte actuelle	220 000 €	150 000 €	240 000 €	180 000 €	180 000 €	190 000 €

INCONTURNABLES DANS VOTRE BIBLIOTHÈQUE

Le terme "Bible" convient parfaitement à l'ouvrage en deux volumes *Facel Véga*, *le grand tourisme à la française* de Jean-Paul Chambrette (en collaboration avec Dominique Bel, Michel G. Renou et Michel Revoy) publié chez E-T-A-I à l'initiative de l'Amicale Facel Véga. C'est remarquablement complet et vraiment excellent. L'ouvrage est maintenant disponible en un seul volume. Le livre *Facel Véga Excellence, HK 500, Facellia* a été écrit par Jean Daninos, ce qui en fait un précieux témoignage de première main. *Toute l'Histoire Facel Véga* de Michel G. Renou offre une vision synthétique signée d'un spécialiste de la marque. Ces deux derniers ouvrages ont été publiés chez E/P/A.



LE CLUB

Ne cherchez pas plus longtemps : la référence est l'Amicale Facel Véga.
Amicale Facel Véga
 Tél. 06 47 29 92 28
facel-vega.asso.fr