

Le rêve d'un seul homme

Aux côtés de la Grégoire dont je parle par ailleurs, la Facel Véga fut également une super-voiture française, à laquelle il ne manqua que l'appui d'un grand constructeur - qui l'aurait vraisemblablement massacrée il est vrai - pour connaître un succès international et durable.

J'ai déjà évoqué le personnage de Jean Daninos à propos de la Ford Comète mais le frère de l'immortel auteur des "Carnets du major Thompson" possédait une personnalité telle que l'on peut s'y attarder un instant. Pétri d'orgueil et d'intelligence, cet industriel sincèrement amoureux de l'automobile ressemblait quelque peu à de Funès, mais lorsqu'il pénétrait, toujours moulé dans un complet de grand faiseur, le pas vif et l'oeil impérieux, dans une salle de conseil d'administration ou de restaurant (jamais moins de trois étoiles, bien entendu), personne n'avait envie de rire !

Doté d'une telle pétulance, Daninos ne pouvait se contenter longtemps de travailler pour les autres et, las de construire à Tournus des carrosseries qui ne portaient sa raison sociale - Facel Métalon - qu'en filigrane, il ne tarda pas à sauter le pas, en créant sa propre voiture !

Seulement, Daninos ne pouvait pas déchoir, et il résolut donc de créer une voiture capable de rivaliser en agrément et en luxe avec ces Bentley qu'il affectionnait tant en tant que client. Il faut le souligner, ce visionnaire grand luxe qui, après tout, n'était qu'un technicien amateur, sut mener sa barque avec un mélange de dynamisme et de compétence que bien des chefs d'industrie actuels pourraient lui envier. Bien sûr, à cette voiture qu'il voyait aussi puissante que luxueuse, il fallait un moteur



Une Continental à la française...

efficace en même temps que souple et discret. Daninos se tourna donc vers la construction américaine qui n'avait pas encore entamé sa navrante dégénérescence et la Facel Véga se trouva pourvue d'un splendide V8 d'origine Chrysler. La cylindrée de l'objet n'était pas négligeable puisqu'il s'agissait d'un 4 768 cm³ 94,4 x 84,9 mm - en ce temps là, les Américains affectionnaient le super-carré -

LA COTE DE L'EXPERT

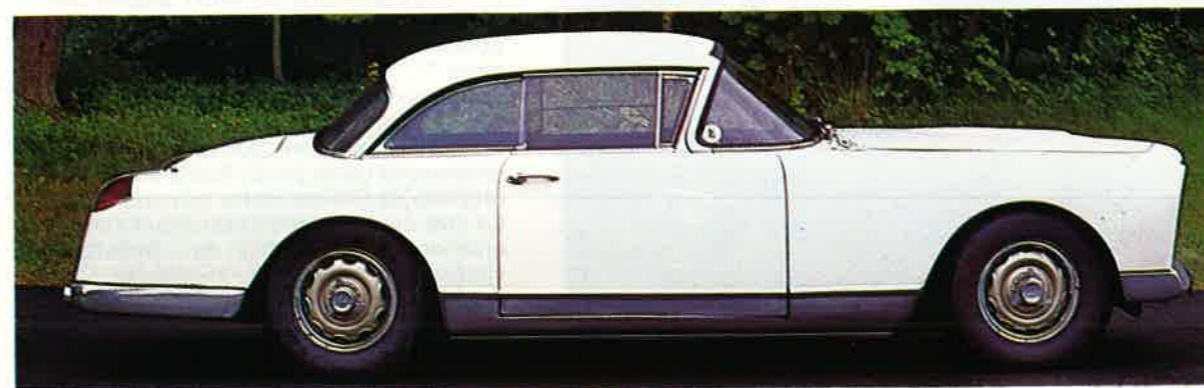
Faute d'une mécanique vraiment racée (un V8 Chrysler), l'enfant de Jean Daninos manquait de noblesse. Et aujourd'hui encore, malgré sa diffusion limitée, elle n'est pas particulièrement appréciée des amateurs d'exotisme. A l'exception de la version HK2, plus prisée. Une chose est certaine : son esthétique vaut le détour...

La cote de Christian Huet: HK 500: 120 000 à 150 000 F, HK 2: 450 000 à 500 000 F. Tendence à la hausse.

et la puissance obtenue avec un rapport volumétrique de 7,5 et une alimentation par un impressionnant carburateur quadruple corps atteignait 203 ch SAE au régime extrêmement modéré de 4 400 tr/mn, cela avec un couple maximal de 37,9 mkg à 2 800 tr/mn, dont bien des voitures d'aujourd'hui feraient leurs choux gras !...

Quant à la boîte, elle était mécanique et française de surcroît puisqu'elle était réalisée par les Forges et Aciéries de Pont-à-Mousson dont les flirts avec l'automobile étaient à l'époque assez nombreux, au point que l'on crut longtemps que l'importante firme métallurgique finirait un jour par construire sa propre voiture. Avec quatre vitesses fort bien synchronisées et une vitesse/1 000 tr/mn en 4ème de 39,9 km/h, l'engin était taillé pour aller vite et il ne s'en privait d'ailleurs pas !

Je dois reconnaître que lors de mon premier essai de la Véga - car j'en essayai successivement plusieurs versions - j'étais plutôt circonspect. Mais, rapidement, je me rendis compte que, loin d'être seulement un



Le pare-brise aux montants inversés était caractéristique d'une époque inspirée par le style américain alors au faite de sa gloire.



Une calandre énorme, dont l'

grand et luxueux bateau ivre, l'engin que j'avais entre les mains était parfaitement capable d'aller jusqu'au bout de ses possibilités, y compris en ce qui concernait les freins, chose extrêmement rare à l'époque, surtout pour un poids vérifié de 1 695 kg en ordre de marche ! En bref, cette très belle voiture, luxueusement présentée et équipée,

FACEL VEGA

● **Moteur** : Puissance fiscale 25 CV. Cylindrée à 4 768 cm³. 8 cylindres en V 94,45 x 84,93. Carburateur quadruple corps inversé. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe. Contenance du réservoir 100 litres. Taux de compression 7,5. Soupapes en tête. Arbre à cames central. Puissance au frein 203 ch à 4 400 tr/mn. Couple maximum 37,9 mkg à 2 800 tr/mn.

● **Transmission** : Bloc moteur avant. Boîte de vitesses Pont-à-mousson 4 vitesses et marche arrière toutes synchronisées.

● **Châssis, suspension** : Cadre tubulaire. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts à boudin. Suspension arrière à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.

● **Freins** : Hydrauliques sur les quatre roues, à double circuit. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction** : A vis et galet.

● **Pneumatiques** : 6.70 x 15.

● **Carrosserie** : Poids à vide 1 695 kg.

● **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 2 808 cm³. Puissance au litre 42,6 ch. Rapport poids/puissance 8,35 kg/ch.

ève homme



uple et
vers la
vait pas
a se trouva
gine
n'était pas
l'un 4 768
ps là, les
per-carré -

PERT
racée (un
Daninos
rd'hui en-
elle n'est
des ama-
la version
certaine :
HK 500 :
150 000 à
e.



Le pare-brise aux montants inverses était caractéristique d'une époque inspirée par le style américain alors au faite de sa gloire.

et la puissance obtenue avec un rapport volumétrique de 7,5 et une alimentation par un impressionnant carburateur quadruple corps atteignait 203 ch SAE au régime extrêmement modéré de 4 400 tr/mn, cela avec un couple maximal de 37,9 mkg à 2 800 tr/mn, dont bien des voitures d'aujourd'hui feraient leurs choux gras !... Quant à la boîte, elle était mécanique et française de surcroît puisqu'elle était réalisée par les Forges et Aciéries de Pont-à-Mousson dont les flirts avec l'automobile étaient à l'époque assez nombreux, au point que l'on crut longtemps que l'importante firme métallurgique finirait un jour par construire sa propre voiture. Avec quatre vitesses fort bien synchronisées et une vitesse/1 000 tr/mn en 4ème de 39,9 km/h, l'engin était taillé pour aller vite et il ne s'en privait d'ailleurs pas ! Je dois reconnaître que lors de mon premier essai de la Véga - car j'en essayai successivement plusieurs versions - j'étais plutôt circonspect. Mais, rapidement, je me rendis compte que, loin d'être seulement un

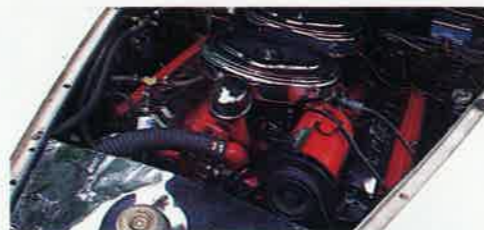


Une calandre enorme, dont l'influence sur le Cx n'était pas des plus favorables.

grand et luxueux bateau ivre, l'engin que j'avais entre les mains était parfaitement capable d'aller jusqu'au bout de ses possibilités, y compris en ce qui concernait les freins, chose extrêmement rare à l'époque, surtout pour un poids vérifié de 1 695 kg en ordre de marche ! En bref, cette très belle voiture, luxueusement présentée et équipée,

FACEL VEGA

- **Moteur :** Puissance fiscale 25 CV. Cylindrée à 4 768 cm³. 8 cylindres en V 94,45 x 84,93. Carburateur quadruple corps inversé. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe. Contenance du réservoir 100 litres. Taux de compression 7,5. Soupapes en tête. Arbre à cames central. Puissance au frein 203 ch à 4 400 tr/mn. Couple maximum 37,9 mkg à 2 800 tr/mn.
- **Transmission :** Bloc moteur avant. Boîte de vitesses Pont-à-mousson 4 vitesses et marche arrière toutes synchronisées.
- **Châssis, suspension :** Cadre tubulaire. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts à boudin. Suspension arrière à essieu rigide, ressorts semi-elliptiques. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins :** Hydrauliques sur les quatre roues, à double circuit. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction :** A vis et galet.
- **Pneumatiques :** 6.70 x 15.
- **Carrosserie :** Poids à vide 1 695 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 2 808 cm³. Puissance au litre 42,6 ch. Rapport poids/puissance 8,35 kg/ch.



La mécanique américaine manquait peut-être de noblesse mais elle avait l'avantage de fournir sans souci des puissances énormes !



Un habitacle de bombardier, mais de bombardier grand luxe !

atteignait sur l'anneau de Montlhéry la coquette vitesse de 187,9 km/h avec un pont long et de 186,4 km/h avec un pont court, les 1 000 mètres départ arrêté étant couverts en 33 s 1/5ème dans le premier cas et en 32 s 2/5èmes dans le second. La tenue de route était bonne, avec une parfaite tenue de trajectoire à près de 200 chrono en ligne

droite, et si la Véga n'affectionnait pas particulièrement les virages très serrés, elle acceptait néanmoins d'être un tantinet violentée avec beaucoup de dignité. Ainsi, je dédie de tout cœur aux psychopathes de la limitation de vitesse les 3 heures 57 minutes que je mis au volant d'une Facel pour relier Paris à Lyon (2 heures 02 jusqu'à Saulieu où officiait encore à la Côte d'Or le grand Dumaine) au début de l'an de grâce 1955, tout cela sans autoroutes, à un petit 116 de moyenne qui ne devait rien à personne et sans tuer qui que ce soit, mais en consommant une trentaine de litres aux 100 km d'un carburant sensiblement moins chargé en taxes qu'aujourd'hui...

Mais, trêve de regrets, sauf toutefois en ce qui concerne cette Facel Véga qui réalisait le miracle - mieux que maintes marques aujourd'hui encore réputées - d'offrir simultanément une bonne tenue de route et une suspension confortable, des freins puissants et durants (un peu brouteurs à chaud) et une direction précise et douce, sauf à l'arrêt, tout cela pour la modique somme de 2 873 000 francs de l'époque + un supplément de 86 700 francs pour la radio.

Je le confesse, à l'époque, je ne réalisais pas pleinement ce que représentait la création rapide de cette voiture par un industriel sans passé ni références automobiles. En réalité, Jean Daninos - auquel j'ai eu le plaisir de serrer encore récemment la main - avait réalisé là une expérience humaine et industrielle exceptionnelle, que je tiens à saluer aujourd'hui mieux qu'hier et, bien sûr, moins que demain...