

► ESSAI FACEL-VÉGA FV2 1956

Grand Tourisme *à la française*



Alors que les glorieuses maisons d'élite qui ont fait la réputation automobile de notre pays quittent progressivement le monde réel pour celui des livres

d'histoire, Jean Daninos, un intrépide industriel de la carrosserie, prend le courageux pari d'enrayer ce funeste destin, et repart sur des bases nouvelles...



C'est incontestablement de front que le coupé Facel-Véga montre son caractère stylistique le plus agressif et original. Une composition en trois parties qui signe, certes avec quelques modifications, toutes les prochaines automobiles de la marque.



Incontestablement en ce début de décennie cinquante, un certain malaise règne au sein de l'univers de la construction automobile française de prestige : une inadaptation au monde moderne qui va, à terme, causer sa perte. Cette aristocratie – représentée par de grandes institutions comme Delahaye, Delage, Bugatti et même Hotchkiss – s'arche-boute sur une belle notoriété d'avant-guerre et des techniques de construction désormais obsolètes. De pesants et âgés châssis, dont la conduite à droite symbolise à elle seule des méthodes de fabrication ancestrales, sont régulièrement recyclés. Les illustres établissements de carrosserie autrefois tellement créatifs paraissent soudain perdus, hésitants, déconcertés. Il faut dire que les plates-formes aux cotes démesurées sont bien difficiles à dissimuler, sinon avec des caisses empâtées et ostentatoires. Impossible de répondre aux nouvelles données stylistiques modernes alors en vigueur venant d'une rencontre entre la créative exubérance américaine et une certaine retenue venue d'Italie. La plupart des observateurs du monde automobile semblent désormais résignés à un retrait historique de nos constructeurs de ce marché élitiste. C'était sans compter sans la ténacité et l'enthousiasme de Jean Clément Daninos (1906-2001), fondateur en 1939 de l'entreprise de carrosserie industrielle baptisée Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loire, soit Facel.

L'aménagement chaleureux de l'habitacle peut sans complexe concurrencer les meilleures réalisations étrangères dans le domaine. On remarque la position très droite de la colonne de direction qui oblige à une conduite un peu raide.



Évolution logique de la FV2, le coupé HK 500 de 1959 dispose d'un potentiel mécanique variant de 335 à 360 ch. La voiture repose ici sur des roues à voile ajouré Borani.

Jean Daninos est conscient que l'épanouissement de son entreprise repose en partie sur les marchés extérieurs. En 1956, 70% de la production est vendue hors de France.



La Facel-Véga Type FV1 de 1955. On note, qu'à cette époque, le pare-brise est encore du type traditionnel. C'est aussi à partir de cette date que l'on installe un large bandeau en acier inoxydable en bas de la caisse.

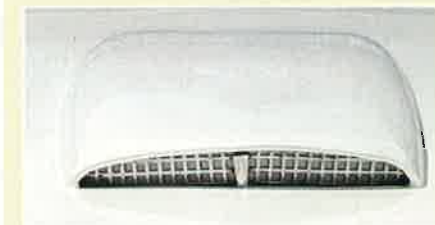
Notre homme a parfaitement compris que l'ère du sur-mesure pour une poignée d'excentriques privilégiés de la fortune est définitivement révolue. La fabrication d'une voiture, même limitée et de prestige, doit désormais s'intégrer dans un cadre industriel. Un constat qui ne dérange bien évi-



Les portières de la voiture bénéficient de vitres à commande électrique (certainement d'origine Chrysler), ce qui est encore un équipement rarissime au sein de la production française en 1956.



Le logotype de la marque se trouve également sur le module en acier chromé de la porte de malle arrière accueillant l'éclairage de la plaque de police et les feux de recul.



Selon une tradition esthétique du moment, toute voiture performante (et même souvent familiale) se doit d'intégrer sur son capot moteur une prise d'air (souvent factice, mais dégageant une connotation sportive).



On estime que 849 exemplaires, dont 11 cabriolets, de Facel-Véga type FV et HK 500 ont été assemblés. La plaque constructeur indique que le siège social de l'entreprise est installé sur la très prestigieuse avenue Georges V.



C'est le frère de Jean Daninos, Pierre, qui suggère d'ajouter le patronyme de Véga à la raison sociale existante. Véga se trouvant être la plus brillante étoile de la constellation de la Lyre.

demment nullement Jean Daninos qui maîtrise parfaitement toutes les techniques d'emboutissage et de soudure puisqu'il agit en tant que fournisseur de caisses pour des firmes aussi réputées que Ford SAF, Panhard, Simca ou encore Delahaye concernant son engin tout-terrain VLR. La construction et la mise au point d'un châssis ne pose lui non



Jean-François Pineau est un amateur enthousiaste de la marque depuis de nombreuses années, et ses connaissances sur le sujet peuvent rendre service à de futurs amateurs collectionneurs.



Cet angle de prise de vue montre parfaitement l'excellente vision générale dégagée par le concept du pare-brise panoramique. Point négatif, la perception est légèrement brouillée dans la partie courbe.

plus aucun problème particulier compte tenu de la spécialité de la maison. En faveur de la prochaine Facel-Véga Type FV dévoilée en avant-première le 22 juillet 1954 aux ateliers de Colombes, on adopte le principe simple, mais efficace, de solides tubes d'acier soudés, rigidifiés d'entrecroises. Le dispositif de suspensions est à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière, l'essieu rigide s'accompagne de ressorts longitudinaux à lames. Il reste à meubler la salle des machines du prochain coupé d'élite français, et Jean Daninos sait parfaitement que ce domaine dépasse largement ses compétences industrielles, et qu'il va devoir faire appel à une aide extérieure.

La filière Chrysler

Il s'agit de dénicher sur le marché un groupe à la fois fiable et performant, capable d'une plage d'évolution significative en matière de puissance. Incapable de dégouter en Europe une telle mécanique, Daninos se tourne vers les États-Unis et noue des contacts très fructueux avec la Chrysler Corporation. Cette dernière commercialise, dès le millésime 1951, pour les Chrysler Saratoga et New-Yorker, un formidable huit cylindres en V d'une architecture très moderne, aux soupapes en tête et aux culasses hémisphériques, baptisé d'un patronyme sans équivoque de « Fire-Power ». Équipé de poussoirs hydrauliques afin de conjuguer accélérations et silence, d'une cylindrée de 5 428 cm³, l'ensemble délivre 180 ch à 4 000 tr/mn, il s'agit alors du plus puissant moteur de production américaine coiffant de 20 ch le V8 Cadillac. Ce type de mécanique va progressivement équiper toutes les divisions de Chrysler, avec des puissances variables, au cours des années suivantes, DeSoto en 1952, Dodge en 1953 et enfin Plymouth à partir de 1955. C'est une mouture DeSoto qui est retenue par le bureau d'études Facel. En 1956, le V8 DeSoto Firedome, d'un potentiel de 5 418 cm³, donne 230 ch à 4 400 tr/mn, tandis que la ver-

Le frein à main placé le long de la jambe gauche du pilote n'est pas pratique à l'usage. Le levier de vitesses doit être manié avec une constante virilité pour être efficace. La console centrale incorpore les commandes de chauffage, d'aération, des projecteurs, des essuie-glaces à deux vitesses, des interrupteurs, du plafonnier, du lecteur de carte et enfin du dispositif de lave-glace.

sion haute de la marque Fireflite reçoit une version d'une cylindrée identique, mais gavée à l'aide d'un carburateur Carter à quatre corps; 255 ch à 4 400 tr/mn sont alors disponibles. Bien entendu, quelques grincheux à l'immobilisme patent vont reprocher au patron de Facel ce choix « étranger », mais ces V8 Chrysler génèrent en faveur des prochaines Facel-Véga une vitalité alors inespérée dans l'industrie automobile française. Le modèle FV2 du millésime 1956 repose sur un châssis de 263 cm d'empattement, on a donc gagné 12 cm par rapport à la version FV dévoilée au Salon de Paris d'octobre 1954. Il s'agit d'un combat pour l'espace vital en faveur des jambes des passagers arrière, un problème classique sur ce type de configuration de carrosserie. Si le dossier technique ne manque pas d'une certaine hardiesse, que dire du parti pris plastique certainement encore plus audacieux ! Jean Daninos a fait, dans ce domaine, table rase du passé. La carrosserie du coupé Facel est à la fois totalement originale, belle, racée élégante et virile. L'esthétisme général découle grandement de l'imposant coupé construit à l'usage personnel



La forme inférieure, exagérément rentrante, du pare-brise panoramique gêne la pénétration au sein de l'habitacle.

La concurrence

Au début de la saison 1956, il faut signer un chèque conséquent de 2 900 000 francs afin de s'installer aux commandes d'un coupé Facel-Véga FV2. La concurrence nationale s'avère bien faible face à l'offre pertinente de Daninos qui date considérablement les éventuels concurrents. Citons toutefois la très discrète Talbot 2 Litres (4 cylindres, soupapes en tête, 2 491 cm³, 120 ch, 180 km/h, 2 150 000 francs). La firme Salmson, à l'instar de Talbot, vit une période difficile qui va bientôt l'emporter; l'entreprise de Boulogne-Billancourt présente toutefois un joli coupé baptisé 2 300 Sport (4 cylindres, double arbre à cames en tête, 2 328 cm³, 110 ch, 180 km/h) disponible après avoir réglé une facture de 1 975 000 francs. Pour comparaison, une Citroën 2 CV Type A coûte alors 346 200 francs.



Malgré l'agrandissement de l'empattement effectué par rapport à la Facel-Véga FV de juillet 1954, l'espace aux jambes demeure encore mesuré. Le confort et la finition restent irréprochables.

de Jean Daninos, sur un châssis Bentley, exposé lors de l'édition 1951 du Salon automobile de Paris. Dès la première maquette de la Facel-Véga à l'échelle 1 finalisée en 1952, on constate, concernant la face avant, une formidable similitude des formes avec la Bentley-Facel.

Une vision panoramique

Le thème stylistique frontal des trois parties est totalement conservé. Une grille centrale verticale cloisonnée d'un réseau dense de barrettes horizontales et verticales s'entoure de deux prises d'air d'une taille plus modeste, mais constituées d'une texture similaire. La présentation et le placement des



Ce document de profil met idéalement en valeur le bel équilibre plastique de l'auto, une véritable réussite. Sur ce modèle, il manque le bandeau décoratif de bas de caisse. Les poignées de portes encastrées utilisées pour la Facel FV 1954 identiques à celles de la Ford Comète du même millésime ne sont pas retenues sur la version FV2.

optiques font aussi preuve d'une grande singularité par leurs positions en escalier ; ils s'insèrent au sein d'un module fabriqué en aluminium parfaitement inséré dans le mouvement des ailes avant. Si l'on parle de qualité de geste stylistique, celui adopté en faveur des feux arrière reste de nos jours un cas d'école. De profil, il semble que l'aile a été découpée afin de placer une surface rouge, donc visible de tous les angles, mais afin de ne constituer aucune rupture avec les lignes de la voiture, le tout est chapeauté d'une baguette chromée. Le principal changement esthétique concernant le coupé Facel-Véga 1956 par rapport au modèle de la saison précédente demeure le montage d'un pare-brise panoramique. Une mode initiée par la General Motors sur son offre d'élite Cadillac dès le millésime 1953, et bientôt reprise par de nombreux constructeurs de la planète, il s'agit en tout cas d'une première dans l'industrie automobile française. C'est grâce à la gentillesse de Jean-François Pineau (et de l'assistance de Yann et Anne) que nous avons pu disposer pour notre essai du magnifique coupé FV2 que vous avez sous les yeux. Jean-François,

ancien directeur des célèbres établissements ACP situés rue de Bitche dans le quartier moderniste de La Défense, est un enthousiaste de longue date des constructions Facel-Véga. Il anime un site (<http://facel-vega.monsite.wanadoo.fr>) consacré à la marque (présentation, vente de pièces et de modèles, etc.) qui devrait intéresser les autres passionnés. Le coupé FV2 qui nous intéresse aujourd'hui porte le numéro de caisse 49 et a été mis pour la première fois en circulation le 9 décembre 1955 pour le compte de monsieur Dagenet, officiant au sein des Fonderies des Ardennes. La voiture, d'une très belle présentation et finition, a bénéficié d'une complète restauration (caisse séparée du châssis) en 1985 et a depuis profité de soins constants. Une fois les lourdes portes entrouvertes (un poids conséquent signe des bons faiseurs), on constate immédiatement l'encombrement latéral du pare-brise panoramique, qui, dans un premier temps, paraît un véritable obstacle à la pénétration dans l'habitacle. À partir des millésimes 1954-1955, pratiquement toutes les marques américaines adop-

tent ce type de pare-brise à la visibilité accrue, mais les consommateurs d'outre-Atlantique se plaignent régulièrement de ce défaut d'encombrement connu dans la presse spécialisée locale sous le sobriquet de *dog legs* (les pattes du chien) !

De la vitalité

Une fois installé aux commandes du coupé FV2, on est tout d'abord surpris par la position très droite du large volant noir à deux branches, un parti pris qui déroute dans un premier temps, obligeant à une conduite hautaine, tête haute ! Bien entendu, l'essayeur demeure émerveillé du travail de Marcel Bigot, responsable au sein de l'usine de Deux de la réalisation de la peinture façon ronce de noyer sur la tôle d'acier de la planche de bord. Précisons que la Facel FV2 est le modèle qui inaugure cette façon de faire qui va caractériser la maison durant toute son existence. Ce tableau de bord, fort bien doté, comporte, à gauche de la colonne de direction, un compte-tours gravé jusqu'à 5 600 tr/mn et, à droite, un compteur indiquant la vitesse maximale de 260 km/h. Sur la partie centrale, se plaque

caisse, seules les fines baguettes subsistent.



Les roues à rayons adoptent un enjoliveur comprenant un faux papillon de serrage. Les embouts d'échappement logés dans les pare-chocs reprennent une idée lancée par Cadillac dès 1952. Le dessin des feux arrière, parfaitement intégrés dans les lignes de la voiture, demeure un exemple dans l'histoire du stylisme automobile.

cinq cadrans circulaires d'un diamètre inférieur indiquant la température d'eau, la pression d'huile, le niveau de carburant, et une montre électrique. En dessous, nous découvrons l'autoradio et le dispositif de chauffage et d'aération dont les commandes sont finement réalisées en métal chromé. Contact, un tour de clé vers la droite, le démarreur titillé par la faible batterie six volts paraît tout d'abord ne jamais être en mesure de réveiller les huit cylindres encore inanimés. Mais le moment magique se produit et la sonorité rauque et rassurante du V8 hémisphérique remplit l'habitacle. Une fois le frein à main – assez mal placé en bas, à gauche des jambes du conducteur – desserré, on enclenche le premier rapport de la boîte manuelle Pont-à-Mousson pour laquelle un comportement viril doit être adopté d'entrée de jeu, si l'on veut la dominer. Le potentiel de la mécanique se fait alors immédiatement sentir : malgré le poids conséquent de la machine, le fougueux V8 semble vouloir pousser irrésistiblement la voiture vers l'avant. On imagine les sensations aux commandes de la prochaine Facel-Véga HK 500 (1959) et ses 360 ch accompagnés d'un dispositif de freins à disques ! Précisons que, sur ce point, le freinage de la FV2



Jeter son dévolu sur des mécaniques d'origine Chrysler à huit cylindres en V aux culasses hémisphériques s'avère très judicieux de la part de Jean Daninos. Il s'agit de groupes puissants, souple et fiable, d'une très bonne réputation sur les routes du monde entier.

FACEL-VÉGA FV2 1956

- Moteur : huit cylindres en V d'origine DeSoto Firedome aux soupapes en tête et chambres de combustion hémisphériques, refroidi par eau. Vilebrequin à 5 paliers
- Taux de compression : 8,5:1
- Cylindrée : 5 418 cm³
- Alésage x course : 94,5 x 96,5 mm
- Puissance : 230 ch à 4 400 tr/mn
- Alimentation : carburateur Carter BBD à double corps
- Transmission : aux roues arrière via une boîte de vitesses Pont-à-Mousson à 4 rapports synchronisés, ou automatique Chrysler Powerlite à 3 rapports sur demande. Pont Salisbury n° 4 CHA 004
- Suspensions : avant : à roues indépendantes, avec ressorts hélicoïdaux ; arrière : à essieu rigide avec ressorts longitudinaux à lames
- Freins : hydrauliques à tambours sur les quatre roues
- Direction : à vis et galet
- Empattement : 263 cm
- Longueur : 457 cm
- Largeur : 176 cm
- Voie : 138 cm
- Hauteur : 138 cm
- Poids : 2 100 kg
- Pneumatiques : 6,70 x 15
- Vitesse maximale : entre 180 et 190 km/h, selon le rapport de couple



Non seulement le réservoir de carburant occupe une (trop) grande place au sein de l'espace à bagages, mais son remplissage mal placé risque de tacher les précieuses valises des voyageurs. La roue de secours sous le plancher n'est pas non plus très pratique, la boîte noire au sommet est la trousse à outils d'origine.



(plutôt viril à la pédale) permet (presque) toutes les audaces. Bien sûr, la manœuvre de la direction encore non assistée, compte tenu du poids important sur le train avant, nécessite quelques efforts... que l'on oublie dès que le coupé commence à se mouvoir. La date du 31 octobre 1964 marque la fin de la formidable aventure Facel-Véga, menée avec une incroyable ténacité qui force le respect par Jean Daninos. Nous attendons toujours, avec une feinte impatience, en ce début de XXI^e siècle, la relève tricolore.

Patrick Lesueur
Photos Antoine Pascal