

VERSION ORIGINALE

FACEL VEGA FACEL II (1963)

Nouvelle vague

TEXTE GILLES BONNAFOUS – PHOTOS CATHY DUBUISSON

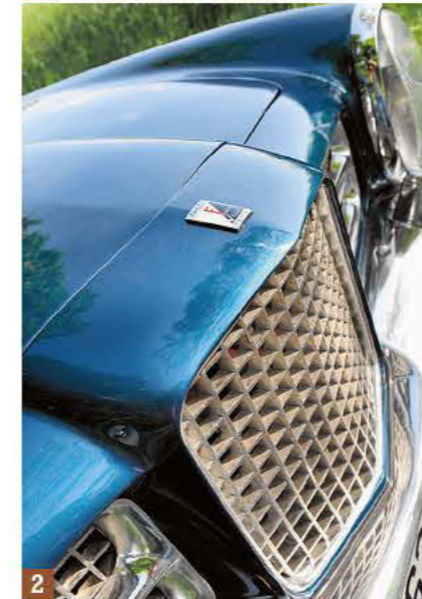
Un "visage" qui résume parfaitement le style Facel depuis les origines. Plus basse que sa devancière, la Facel II s'en distingue aussi par ses blocs optiques Megalux, un traitement esthétique très en vogue dans les années soixante.



Point d'orgue de l'histoire de la marque, la dernière Facel est aussi la plus belle des voitures dessinées par Jean Daninos. Détail intéressant, l'exemplaire présenté ici n'a même pas franchi le seuil des 60 000 kilomètres ! Conservé dans un état proche du neuf, c'est sans conteste l'un des plus remarquables survivants de l'espèce.



Somptueusement fini, l'habitacle n'a rien à envier à celui d'une Bentley Continental, mais l'espace apparaît plus mesuré, notamment à l'arrière. Les moquettes un peu usées et les cuirs craquelés témoignent de la précieuse patine qu'exhale cet exemplaire miraculé.



1. Plus élancée que l'HK 500 précédente, la Facel II en prolongera l'esprit jusqu'à la disparition de la marque, en 1964. Les rares (et chères) jantes Borrani parachèvent ce style empreint d'une grande finesse.

2 & 3. C'est dans les détails d'exécution que la "griffe" Facel se distingue. Voyez vous-même...

Construite en septembre 1962, la Facel II (ou HK 2) présentée dans ces pages, a été livrée en Italie l'année suivante par l'importateur local Cornacchia, ce qui lui a valu de recevoir une immatriculation représentative de la ville éternelle (ROMA A 3629). Dotée du numéro de série HK2 A 195 et du numéro de moteur TY 8 - 713 - 228, elle reviendra en France en 1972, acquise par un amateur alsacien de Gamsheim, dans la région de Strasbourg. Avant de repartir en octobre 1977 dans l'Aisne, où son nouveau propriétaire ne l'utilisera guère, ce qui explique son très faible kilométrage de 54 606 kilomètres seulement (garanti par les factures et autres étiquettes de vidange). Tout est à l'unisson sur cette machine conservée dans son état d'origine et dénichée récemment par Pierre Collin (qui préside aux destinées de la société *Cecil Cars*), pour l'un de ses (heureux) clients.

Sculpture roulante

Présentée au *Salon de Paris* en octobre 1961, la Facel II inaugure la nouvelle ligne de la marque. C'est peu dire qu'elle reçoit un accueil enthousiaste. A l'époque, d'aucuns parlent d'elle comme de "la plus belle

voiture française de l'après-guerre". On n'est pas loin de la vérité. La nouvelle Facel est effectivement un chef-d'œuvre. Quel que soit l'angle de vue, la Facel II fait admirer son esthétique saisissante, sublimée par la lumineuse livrée bleue (une teinte choisie par de nombreux clients à l'époque) et les roues Borrani, qui l'habillent avec élégance. Sa carrosserie longue et basse, sa ligne élancée d'une sobre agressivité semblent dignes des créations des meilleurs stylistes italiens. Une légèreté qui donne un sérieux coup de vieux aux formes de la HK 500, lesquelles, en regard, paraissent soudain bien massives. Son élégance, la Facel II la doit aussi à son pavillon ultraplat, qui confère à cette "sculpture roulante" une silhouette presque sportive. Et grâce à ses surfaces vitrées généreuses, l'habitacle de la Facel II semble baigné de lumière. Tout concourt à cette réussite : les montants d'une grande finesse et la lunette arrière aux dimensions impressionnantes. Dépourvue de panneau de custode, cette dernière se trouve en prise directe avec les vitres latérales. Quant à l'immense pare-brise à forte pente, il échappe au retour vers l'arrière du pare-brise panoramique des précédentes HK 500. Grâce à ce profil aplati, la Facel II paraît à l'œil plus large qu'elle n'est en réalité : avec 1,76 mètre, elle se révèle même plus étroite

que la HK 500 (qui affiche, elle, 1,80 m). La voiture reçoit également de nouveaux phares protégés par des blocs verticaux, les célèbres Mégalex, créés par Marchal. Egalement montés sur la Facellia F2 à partir du Salon 1961, ils s'inspirent des fameux "lichtenheiten" lancés en 1957 par Mercedes sur le roadster 300 SL.

Luxe, calme et volupté

Paré d'un épais cuir Connolly (nuance "Beige 847"), l'habitacle, dont la sellerie porte avec dignité les stigmates du temps, offre un équipement tout à fait conforme au raffinement habituel des Facel V8. Les larges portes favorisent incidemment l'accès des passagers aux places arrière, même si, en termes d'espace, ceux-ci paraissent faire les frais de l'évolution du design. On le constate, tout est d'origine, comme l'attestent les moquettes un peu fatiguées par endroits. Pénétrer dans une Facel II est toujours l'occasion de redécouvrir la plus belle planche de bord jamais imaginée. Un spectacle qui fait l'objet d'une authentique "mise en scène" et ne doit rien au hasard. Tout a été étudié pour que les passagers en prennent plein les yeux, à l'image des cinq manettes de chauffage, qui lorgnent du côté des tableaux de bord d'avion ! Le compte- ➔



tours et le tachymètre gradué à la fois en km/h (jusqu'à 260 km/h) et en miles par heure (MPH) font face au conducteur, tandis que, surmontés d'un (coûteux) autoradio Grundig, six cadrans prennent place au centre, dans le prolongement de la console : ampèremètre, montre, thermomètres d'eau et d'huile, jauge d'essence et manomètre de pression d'huile, en d'autres termes la panoplie habituelle des coupés Grand Tourisme de l'époque. Principaux attributs du conducteur, assis jambes allongées, le petit levier de vitesses s'incline vers la gauche comme un pénitent, tandis que le superbe volant à trois branches tulipées offre son diamètre impressionnant aux mains expertes du pilote. Dommage que ce bel objet, non-assisté (sauf en option, mais exclusivement avec la boîte automatique et le V8 de 355 chevaux), se transforme, lors des manœuvres, en une méchante punition !

Destination Juan-les-Pins

L'ouverture de la boîte à gants révèle un large miroir (aux dimensions de la porte), qu'une lampe éclaire pour le confort de madame... Monsieur n'est pas oublié, qui

dispose d'un rasoir électrique logé dans la même boîte à gants et d'une prise de courant implantée sur la planche de bord ! Il faut se souvenir que, dans les années soixante, certains propriétaires de voitures ultrarapides partaient souvent à la tombée de la nuit pour rouler sans entraves sur des routes désertées et arrivaient au petit matin à destination, du côté de Juan-les-Pins ou Cagnes-sur-Mer. Avec un Philips sous la main, ils pouvaient effacer les traces d'une "route de nuit" quelque peu épuisante, faute de voies autoroutières... La Facel II hérite d'un V8 Chrysler hyperpuissant, le bien nommé Typhoon TY 8 de 6,3 litres, qui équipe également l'Excellence EX 2. Gavé par deux carburateurs quadruple corps Carter, il développe la bagatelle de 390 ch SAE à 5 400 tr/min lorsqu'il est accouplé, comme c'est le cas ici, à la boîte de vitesses mécanique Pont-à-Mousson à quatre rapports. Avec la transmission automatique Chrysler Torqueflite à trois vitesses, la cavalerie est limitée, si l'on ose dire, à 355 ch (un seul carburateur quadruple corps). Ainsi grée, la Facel II approche les 240 km/h lorsqu'elle dispose du V8 le plus puissant.

Une performance qui lui permet de revendiquer, au début des années soixante, le titre flatteur de coupé de prestige le plus rapide du monde. Le 0 à 100 km/h est pour sa part couvert en 7,5 secondes, une valeur remarquable à l'époque (et toujours flatteuses aujourd'hui) pour un véhicule de ce type. Sur la route, les ressources du moteur paraissent sans limites grâce au couple monumental de 60 m.kg. Au point qu'il paraît difficile de dépasser les 3 000 tr/min dans les circonstances actuelles si l'on ne souhaite pas terminer l'essai de la voiture en prison...

A tout moment, on dispose en tout cas d'une réserve de puissance considérable, qui, outre l'agrément de conduite qu'elle procure, apporte un réel sentiment de sécurité. Côté châssis, si l'on retrouve les classiques longerons tubulaires, on regrettera le caractère dépassé de la suspension arrière, son essieu rigide et ses ressorts à lames qui dégradent le comportement de la voiture sur route sinueuse. Mais la Facel est loin d'être la seule, à cette époque, à être si archaïquement dotée. Quatre disques assistés Dunlop ne sont pas de trop pour arrêter efficacement cette merveille de deux tonnes (à pleine



1. Détail croustillant, ce rasoir d'époque a trouvé sa place dans la boîte à gants. Il appartient à la voiture depuis le début. 2. 260 "compteur", soit 240 "chrono", ou à peu de choses près. En 1962, c'était assurément un argument de vente...



3. L'opulence des "Trente Glorieuses" symbolisée par cette magnifique planche de bord, une pièce maîtresse qui a grandement contribué à forger l'image des Facel V8.

charge) aux performances hors du commun. Après plusieurs sollicitations énergiques, il convient toutefois de leur laisser un peu de répit.

Quatre fois le prix d'une DS

Quelques travaux mécaniques ont été réalisés par Cecil Cars, qui a remplacé l'alternateur, ainsi que les deux carburateurs quadruple corps inversés Carter par deux Edelbrock (également quadruple corps), une solution jugée plus fiable que de redonner

leur lustre aux Carter dont les pièces sont devenues difficiles à trouver. La voiture a également reçu un échappement en inox et des pneus Michelin XV5 de dimensions 185 VR 15.

Proposé en 1962 à 60 000 francs, soit quatre fois le prix d'une DS, ce somptueux bolide a été produit à 182 exemplaires seulement jusqu'en 1964. Il fut pour l'essentiel exporté, et acquis par des clients illustres au nombre desquels figurent le Shah d'Iran et Ringo Star... Le marché américain a constitué son principal débouché, où, pour des raisons réglementaires, il dut abandonner ses phares

Mégalex pour quatre projecteurs aussi ronds que fades. Vendue neuve en Europe et conservée dans un surprenant état d'origine malgré ses cinquante ans, cette rarissime Facel II sera bientôt confiée aux mains du collectionneur émérite qui l'a acquise. On peut souhaiter qu'il garde à cette icône du luxe à la française toute l'authenticité qui fait son charme. ●

Nous adressons nos vifs remerciements à Pierre et Charles Collin de la société Cecil Cars
Tél. 01 64 90 21 70.
Internet www.cecil-cars.com



FICHE TECHNIQUE Facel II (1963)

Moteur : V8 Chrysler, soupapes en tête, poussoirs mécaniques, 107,95 x 85,85 mm, 6 286 cm³, 390 ch SAE à 5 400 tr/min, 2 carburateurs inversés Carter à 4 corps. **Couple maxi** : 60 m.kg.
Taux de compression : 10 à 1. Ou (version automatique) 355 ch à 4 800 tr/min et 1 carburateur quadruple corps Carter. **Transmission** : embrayage monodisque à sec Borg and Beck.
Boîte de vitesses mécanique Pont-à-Mousson à 4 rapports synchronisés, ou transmission automatique Chrysler Torqueflite à 3 vitesses en option. Structure : châssis à longerons tubulaires.
Suspension AV : roues indépendantes par triangles superposés, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. **Susp. AR** : essieu rigide, ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs télescopiques. **Direction** : à vis et galet. Assistée en option uniquement sur modèle à transmission automatique. **Freins** : 4 disques Dunlop avec servo. **Dimensions emp.** : 2,66 m. **Voies AV/AR** : 1,42 m/1,42 m. **Roues** : 15 pouces. **Long.** : 4,75 m. **Larg.** : 1,76 m. **Haut.** : 1,28 m. **Poids** : 1 650 kg. **Performances 0 à 100 km/h** : 7,5 s. **400 m D.A.** : 15,8 s. **Vitesse maxi** : 240 km/h. **Production** : 182 exemplaires construits (66 en 1961 ; 91 en 1962 ; 25 en 1963).