

DONNERGGROLLEN IN FRANKREICH





FACEL VEGA

Als Ende 1954 der erste Facel Vega die Strassen der Welt erblickte, muss ein Raunen durch die Automobilwelt gegangen sein: Wer wagte es, ausgerechnet jetzt ein derartiges Luxusfahrzeug auf vier Räder zu stellen, wo sich doch eine riesige Automobilindustrie gerade vom schrecklichen Krieg zu erholen und damit begonnen hatte, schnell wachsende Bevölkerungsschichten zu mobilisieren? Aber doch nicht mit einem über 200 PS starken, eleganten Sportwagen der Superlative, der – wenns denn sein musste, auch mit brachialer Gewalt – von einem amerikanischen 4,8-Liter-V8-Motor vorwärtsgepeitscht wurde und dabei kostbares Benzin soff wie ein Kamel Wasser in der Oase. Waren denn im stark kriegsgeschädigten Europa nicht vernünftige kleine Fahrzeuge für Personen- und vor allem auch Gütertransporte gefragt?

Text und Bilder: Heinz Ammann

Wie überall im geschundenen Europa hatten auch in Frankreich die grossen Automobilhersteller Peugeot, Citroën, Panhard, Renault und Simca 1946 damit begonnen, die Produktion ihrer Vorkriegsmodelle wieder aufzunehmen; nachdem sie zuerst ihre Produktionsstätten wieder einigermaßen aufgebaut hatten, notabene. Schnell flossen technische Verbesserungen in die Fahrzeuge und deren Herstellung, und alle Zeichen standen auf eine gfreute Zukunft. Neue Modelle kamen dazu, die Ingenieure durften wieder aus dem Vollen schöpfen – auch was Rohstoffe anbelangte –, und die Kundschaft hatte Arbeit. Sie kam zu Geld und nach Jahren der Entbehrungen zu Mobilitäts- und Reisegelüsten. Der Fortschritt war nicht aufzuhalten, und die Automobilindustrie blühte auf.

Leider galt das nicht für alle Beteiligten: Viele kleinere, vor 1939 erfolgreiche Hersteller hatten es versäumt oder nach dem Krieg ganz einfach keine Möglichkeit mehr, wieder eine Produktion zum Leben zu erwecken oder auch nur in neue Ideen und Technologien zu investieren. Einige, denen es trotzdem irgendwie gelang, setzten auf hergebrachte, antike Technik aus den 20er-Jahren, was sie schliesslich im Rausch der schnell fortschreitenden Technologieentwicklung erbarmungslos das Leben kostete. So starben einst so grossen Marken wie Bugatti, Delage, Delahaye und Hotchkiss, um hier nur ein paar wenige zu nennen, und mit ihnen verschwand das Angebot an wirklich exklusiven Fahrzeugen für eine kleine, nach wie vor existierende, betuchte Kundschaft.





HK 500 COUPÉ



Der HK 500 ist der Nachfolger der FVS-Modelle, die von 1956 bis 1958 gebaut worden waren. Sieben Sekunden reichten ihm für die Paradedisziplin 0 bis 100 km/h – und dies 1959!

Was jetzt, mon cher ami?

Wollte diese Kundschaft sich ein aussergewöhnliches Fahrzeug anschaffen, musste sie auf ausländische Produkte zurückgreifen. Wer kein deutsches, englisches oder italienisches Automobil in der geheizten Garage stehen haben wollte und vor allem kein amerikanisches, hatte nicht mehr besonders viel Auswahl. Und genau hier beginnt unsere Geschichte von Jean Clément Daninos, Pariser Industrieller mit griechischen Vorfahren.

Jean Daninos hatte 1939 das Metallverarbeitungsunternehmen Facel (Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir) gegründet und stellte in Dreux bei Paris Produkte von Küchengeräten über Flugzeugteile bis zur kompletten Automobilcarrosserie her. Als Lohnunternehmen stanzte, presste, bog und schweisste das Unternehmen unter vielem anderen Jeep-Carrosserien, Rollergehäuse für Vespas, Traktorenfahrgerüste, Lastwagenkabinen und weiss Gott was alles für praktisch alle grossen Unternehmen des Landes, die sich nach dem Krieg vor komplett zerstörten Produktionshallen wiederfinden mussten. Die Fähigkeit, schöne Carrosserien zu bauen, hervorragende Kontakte innerhalb der aufstrebenden Automobilwelt und die Tatsache, dass praktisch alle französischen Luxusautohersteller die Flügel ihrer Kühlerfiguren gestreckt hatten, bewog Daninos, sich 1953 mit der Gestaltung und Fabrikation eines eigenen, standesgemässen Automobils auseinanderzusetzen.



Wer dieses HK 500 Coupé von 1959 – eines von 490 gebauten Exemplaren – schon davonziehen erlebt und gehört hat, weiss, was mit «Donnergrollen» im Titel gemeint ist. Der 5,9-l-V8 brabbelt im Stand vor sich hin, heult auf – und weg isser, bevor man leer geschluckt hat. Das war bei Automobilen französischer Herkunft so nicht üblich. Die wenigsten hatten aber auch 360 Pferde unter der Haube.

Daninos hatte vor dem Krieg für Citroën gearbeitet und dort als Konstrukteur unter anderem gelernt, mit Leichtmetallen wie Aluminium umzugehen. Erfahrung im Automobilbau hatte er ja schon länger sammeln können. Nicht zuletzt auch mit dem ersten Bentley Cresta, den er 1949 für sich und später für ein paar wenige weitere Kunden «angepasst» hatte. Das Abenteuer konnte also beginnen, und die Automobilabteilung von Facel erhielt den Beinamen Vega. Diesen hatte sich Daninos' Bruder Pierre, der Schriftsteller, welcher auch schon dem Ford Comète den Namen gegeben hatte, ausgedacht. Der Ford Comète wurde übrigens ab 1951 – neben vielen anderen namhaften Automodellen – bei Facel in Kleinstserie hergestellt. Kontakte zu Chrysler waren schnell aktiviert, und so war der Weg zum De-Soto-Triebwerk, einem V8 mit hemisphärischen Brennräumen, und auch zum 2-Gang-PowerFlite-Automatikgetriebe nicht mehr weit. Letzteres wurde von vielen europäischen Käufern allerdings für ein paar Hunderter durch ein manuell geschaltetes Vierganggetriebe von Pont-à-Mousson eingetauscht. Bereits im folgenden Jahr wechselte man auf den 250 PS starken 5,4-Liter; ebenfalls aus dem Hause Chrysler, bis 1957 zum 5,8-Liter-DualQuad-Hemi aus dem Chrysler 300C. Dieser leistete 325 PS, und das war nicht nur für europäische Begriffe mehr als genug. Die Facel Vega Coupés und Cabriolets wurden weitgehend von Hand gefertigt und liessen sich ordentlich verkaufen. Ein überaus gut dotiertes Armaturenbrett, der

DONNERGROLLEN IN FRANKREICH



Luxus pur – da wurde die Strecke Paris-Biarritz zum Katzensprung, und für Unterhaltung war im Notfall ebenfalls schnell gesorgt, denn alleine reisen musste der gut betuchte Herr kaum...



Der V8 im HK 500 leistete zu seinen besten Zeiten 360 PS bei 5200 U/min. Das reichte locker zum Röhren im Tunnel.



Betankt wird im Kofferraum. Und zwar bei einem durchschnittlichen Verbrauch von gegen 20 Liter Super auf 100 km ziemlich oft.



Damit keiner verloren ging – sofern er denn damit auch umgehen konnte...



FACEL II



Die Facel II mit bis zu 400 PS aus 6,3 Litern Hubraum galten zu ihrer Zeit als die schnellsten viersitzigen Coupés der Welt.



sportstarke und wunderbar grollende V8 und Scheibenbremsen von Dunlop – bis 1960 waren es überdimensionierte Trommelbremsen – sorgten für Sicherheit, und bald schon soll sich die britische Automobilpresse dazu herabgelassen haben, die Facel Vega zum zweitbesten Auto der Welt zu erheben – nach Rolls Royce, of course. Und so war es auch nicht verwunderlich, dass bald schon prominente Stars, Politiker und auch Gestalten aus der Halbwelt im Kundenstamm zu finden waren. Hassan II, der Schah von Persien, Ava Gardner, Stirling Moss und Ringo Starr besaßen einen oder gleich mehrere und sorgten für die richtige Publicity. Die Geschäfte nahmen positive Formen an, und im Laufe der Zeit wurden verschiedene Modelle einem begeisterten Publikum vorgestellt: stets grossvolumige, wunderschöne Luxusportwagen erster Güte mit Triebwerken bis zu 390 PS.

Deckungsbeitrag gesucht

Jean C. Daninos überlegte sich, ob da nicht doch noch ein kleineres, dafür günstiger zu produzierendes Volumenmodell zur Ergänzung des Angebots in die Verkaufshallen gestellt werden sollte. Für Einsteiger in die Facel-Vega-Welt, sozusagen. So entstand die Facellia, die 1959 am Pariser Salon vorgestellt wurde und nur gerade noch halb soviel kostete wie ihre grossen Brüder. Sie wurde von einem selbst konstruierten 4-Zylinder-Reihenmotor beflügelt, wobei der Ausdruck «beflügelt» eher ein bisschen strapaziert wird. Mit seinen zwei obenliegenden Nockenwellen leistete die Facellia 115 PS, war aber überhaupt nicht ausgereift und zeigte auch nicht gerade das Temperament, das von einem so schönen und sportlichen Automobil erwartet wurde. Statt Freude beim Kunden verursachte es immense Kosten infolge von Garantieleistungen beim Hersteller, was das Unternehmen schliesslich auch den guten Ruf und gleich darauf die Kundschaft kostete. Selbst ein ab 1963 eilig eingepasster solider Volvo-Motor konnte nicht mehr helfen, und so segnete Facel Vega 1964 das Zeitliche. Und Frankreich hörte ein letztes Mal ein Donnerrollen über seinen Strassen, als ob den Galliern der Himmel über den Kopf gefallen wäre. Beim Teutates.



1961 kam der Facel II als Nachfolger des HK 500 auf den Markt – hier auf dem Bild ein Facel IIA von 1962 und zwar das 51. von total 183 gebauten Exemplaren. Er leistet 390 PS, ist über 240 km/h schnell und gehörte einst dem amerikanischen Automobilkonstrukteur Henry J. Kayser. Der Facel II war genauso üppig ausgestattet, wie der HK 500. Nichts fehlte, weder die Klimaanlage noch die elektrischen Fensterheber oder die zweite Antenne, die rein ästhetische Funktionen zu erfüllen hatte.



Chromteile reichlich gehören zu so einem Auto natürlich dazu. Bei Facel Vega ist dieser Chrom Edelstahl; Rost wird also hier niemals zu finden sein.



Die selbst für vier grossgewachsene Passagiere bequem und in feinstem Leder ausgestatteten Sitze und das reich mit Jaeger-Instrumenten dotierte Armaturenbrett lassen erahnen, wer mit diesem Fahrzeug angesprochen werden sollte. Das Armaturenbrett bestand übrigens nicht aus Edelholz, sondern war ein zwar schlichtes, aber von Künstlerhand täuschend echt bemaltes Blech.



Das hochwertige Speichenrad passt hervorragend zu so einem eleganten Supersportwagen.

FACELLIA



Das Innenleben macht auch in schwarz eine gute Falle – hier beim Facellia F2-B von 1962. Dieses Fahrzeug befindet sich in zweiter Hand seit Jahren in der Schweiz und wurde vor einigen Jahren umfassend restauriert. Der Motor wurde übrigens durch Facel ausgetauscht.



FACELLIA



Diese Facellia FA-A-158 von 1960 wurde ursprünglich über die Impérial Garage in Paris für einen gewissen Monsieur Michot geordert. Sie trägt die Produktionsnummer 56 dieser Serie und wurde in roter Farbe mit schwarzem Interieur ausgeliefert. Nachdem der Wagen einige Jahre in Paris und Nantes gefahren wurde, kam er 1976 nach Biarritz und verblieb dort für 28 Jahre im Besitz eines Arztes. Im Jahr 2004 kam das Fahrzeug in die Schweiz und musste wegen der hohen Erwartungen der MFK vollständig restauriert werden.

Ob Jean Daninos mit seinen Facel-Vega-Automobilen je wirklich viel Geld verdient hatte (mit der Facellia sicher nicht), sei dahingestellt und ist heute für uns auch überhaupt nicht von Belang. Bewundern wir lieber das Bestreben eines Visionärs, zwischen dem 25. Juni 1953 und dem 31. Oktober 1964 beinahe rein französische Luxusautomobile auf Räder stellen zu wollen, die besser waren als all die andern, die man für viel Geld kaufen konnte. Daninos erlag am 13. Oktober 2001 in Südfrankreich, 94-jährig, einem Krebsleiden.



Mit einem Blick sieht nicht nur der Kenner, dass die kleinere Facellia an den edlen Auftritt der grösseren Modelle anknüpfen sollte. Im grossen Unterschied wurde sie mit einem eigens entwickelten und wie das Getriebe auch bei Pont-à-Mousson produzierten Vierzylindermotor ausgestattet. Alles in allem wurden 1258 Exemplare gebaut; hier auf dem Bild das Innenleben der Facellia FA-A, Baujahr 1960, von Simon Gautschi, der auch die Webseite www.facellia.ch ins Leben gerufen hat.





Nach den kostspieligen Problemen, die durch die Facellia-Modelle verursacht worden waren, sollte 1964 das neue Flaggschiff Facel 6 das Unternehmen retten. Es wurde vom 3-Liter-Sechszylinder aus dem Austin Healey beflügelt, der 150 PS leistete und das Fahrzeug an die 200 km/h schnell machte. Nach 35 Exemplaren wurde die Produktion eingestellt.

FACEL 6

Die beiden grossen Facel Vega auf den Bildern, ein HK 500 Coupé von 1959, der HK-2A von 1961 und die blaue Facellia F-2B von 1962, gehören einem begeisterten Basler Sammler. Die silbergraue Facellia FA-A von 1960 Simon Gautschi aus Riehen, der noch ein Peugeot 203 Cabriolet in der Garage stehen hat – beide in einem Zustand, als ob sie gerade vor fünf Minuten ausgeliefert worden wären. Die beiden Enthusiasten sind mit dem Amicale Facel Vega verbunden, dem Markenclub überhaupt, der seinen über 520 Mitgliedern in ganz Europa, den USA und Australien eine gut organisierte Plattform bietet (www.facel-vega.asso.fr/). Viele Informationen über die wirklich faszinierenden Facel Vega sind auch auf der Schweizer Webseite www.facellia.ch zu finden.



FACEL VEGA – TYPEN / MODELLE

Eine kleine Typenübersicht zeigt auf, welche Herzen wann in welchen Modellen schlugen:

Jahr	Typ	Motor	
1954	Facel Vega	Chrysler, 4524 ccm, V8, 180 PS	
1954	1955	Facel Vega	Chrysler, 4768 ccm, V8, 200 PS
1955	1956	Facel Vega	Chrysler, 5407 ccm, V8, 250 PS
1956	1958	Excellence	Chrysler, 4940 ccm, V8, 253 PS
1956	1958	FVS	Chrysler, 4940 ccm, V8, 253 PS
1958	1961	HK 500	Chrysler, 5907 ccm, V8, 335-360 PS
1959	1961	Facellia	Facel Vega, 1647 ccm, 4-Zylinder, 115 PS
1958	1961	Excellence	Chrysler, 5907 ccm, V8, 335 PS
1961	1962	Facellia F-2-S	Facel Vega, 1647 ccm, 4-Zylinder, 126 PS
1961	1963	Facellia F-2	Facel Vega, 1647 ccm, 4-Zylinder, 115 PS
1961	1964	Excellence	Chrysler, 6286 ccm, V8, 355 PS
1961	1964	Facel II	Chrysler, 6286 ccm, V8, 355-390 PS
1963	1964	Facel III	Volvo 1780 ccm, 108 PS
1964		Facel 6	Austin Healey, 2860 ccm, 6-Zylinder, 150 PS



Es gibt tatsächlich Automobile von denen mehr Modelle erhältlich sind, als die von Facel Vega.. Links das von IXO und rechts das von Solido als Beispiele.