



À la fin du mois d'octobre 1964, Facel-Vega a cessé d'exister, abandonnée par des pouvoirs publics incapables de soutenir la dernière marque française de prestige. La tentative de Jean Daninos aura laissé indifférents les technocrates. Le bilan, on le connaît : à l'exception de la très éphémère Monica 560, plus aucun constructeur hexagonal ne s'est aventuré par la suite sur un territoire étroitement balisé par des pays comme l'Allemagne, l'Italie ou le Royaume-Uni qui, quant à eux, n'ont jamais capitulé, malgré les difficultés financières, les crises, les alternances politiques et les soubresauts de l'histoire. Au moment où nous en sommes réduits à nous extasier sur les sièges massant ou l'horloge pivotante d'une DS 9 Hybride chinoise, contempler puis conduire une HK 500 peut susciter autant la sincérité de l'admiration que l'amertume du regret...

La société Facel (acronyme signifiant « Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir ») est juridiquement fondée le 20 décembre 1939 (la guerre étant déclarée depuis le 3 septembre 1939) par une importante entreprise de sous-traitance pour l'aviation militaire – la société Bronzavia, dirigée par Henri Feuillée (1887-1975) – en tant que filiale supplémentaire afin de pouvoir répondre aux commandes intensives d'armements du ministère de la Guerre. Son capital est de 100 000 francs, son siège social et son usine sont situés à Dreux (Eure-et-Loir, d'où son nom). Furent nommés président non exécutif René Keller, général d'armée de l'Air, et comme directeur général Marcel Koehler, ingénieur, tous deux étant déjà administrateurs de la société mère Bronzavia. L'objectif de la société Facel était de fabriquer des ensembles de pièces embouties et soudées, en acier inoxydables ou en alliages léger, pour le compte de

Bronzavia. Pour cela elle utilisait les meilleurs aciers inoxydables importés de Suède par la compagnie de distribution Métallon, autre société liée à Bronzavia, fondée en 1937.

Peu après les tragiques événements de juin 1940, l'usine de Dreux fut réquisitionnée par l'armée d'occupation allemande et Facel se replia dans la banlieue de Paris non loin de l'usine Bronzavia et s'installa à Colombes dans une deuxième usine qui deviendra après la guerre son usine principale.

L'activité principale durant l'occupation allemande resta la sous-traitance aéronautique pour Bronzavia, obligée de collaborer sous le joug de l'industrie allemande. Cependant, son directeur général, Marcel Kœhler – avec deux ingénieurs détachés de Bronzavia – mit au point et déposa les brevets pour la création et la fabrication de gazogènes à bois et de fours à torrifier le bois, sous licences « BBK » (leurs initiales), qui eurent un certain succès en cette triste période où l'essence était très rationnée.



Bronzavia était obligé de collaborer en France, mais cela n'empêcha pas son patron, Henri Feuillée, de missionner son dynamique directeur technique depuis 1937, le jeune Jean Daninos (1906-2001) — qui avait fait ses premières armes chez Citroën en participant à la conception des coupés et cabriolets Traction Avant — afin de « poursuivre l'effort de guerre auprès des Alliés », d'abord en Grande-Bretagne puis aux États-Unis. Il apportait les brevets Bronzavia afférents aux fabrications aéronautiques. Associé à la General Aircraft Equipment, Jean Daninos contribua grandement, en tant que directeur d'usine, à organiser une production complète d'éléments qui équipèrent différents appareils de combats américains.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale il y eut une période troublée et une profonde réorganisation de l'industrie française accusée d'avoir fait tourner ses usines au profit de l'occupant. Bronzavia n'échappa pas à la règle et Henri Feuillée perdit le contrôle de la société. Il se replia sur la société Facel, opportunément détachée de Bronzavia quelque temps auparavant et appela son ami et collaborateur Jean Daninos à la rescousse.

Le 26 juillet 1945, MM Keller, président, et Kœhler, directeur général, démissionnèrent pour laisser place à Jean Daninos qui est nommé président-directeur général tandis qu'Henri Feuillée reçoit le titre de « conseiller du président » au sein de Facel. Dix jours plus tard, la société Métallon était intégrée à Facel.

Dès lors, avec un nouveau dirigeant jeune et dynamique, enrichi de son expérience aux États-Unis, et surtout passionné de belles automobiles, un grand destin s'ouvrait à la société dénommée dorénavant « Compagnie Facel-Métallon ».

Tout en gardant une petite activité de sous-traitance aéronautique, le nouveau PDG orienta l'activité de la firme vers la sous-traitance de carrosseries de petite série pour le compte des grandes marques automobiles.



Sous-traitance pour l'automobile Les Dyna Panhard

Un contrat fut rapidement conclu avec Panhard pour la fabrication des carrosseries en petite série de la première Dyna (dessin de Panhard). Sortie en 1947, c'était la première voiture française de série avec une carrosserie très majoritairement en aluminium. Environ 45 000 exemplaires virent le jour.

Les Simca Sport

En 1948 est conclue une collaboration avec Simca pour la réalisation des carrosseries de la future Simca Sport (dessin des Stabilimenti Farina) sur châssis de la Simca 8. Ensuite, sur la base de la Simca 9 Aronde furent réalisés de splendides coupés et cabriolets (dessins de Facel-Métallon) dénommés Simca 9 Sport, Coupé-de-Ville et Week-End, puis Plein-Ciel et Océane.

Les Ford Comète

En septembre 1951 commença la construction dans les usines Facel de la Ford Comète, luxueux coupé (dessin des Stabilimenti Farina) sur le châssis de la Vedette, à laquelle s'ajouta en 1954 une version plus musclée la Comète Monte Carlo.



Les Bentley Cresta

En marge de ces importantes productions, J. Daninos cultivait son jardin secret : la voiture de grand luxe à hautes performances. Son choix se porta sur le châssis de la Bentley 4,2 litres Mark VI qu'il habilla d'une carrosserie fast back sous licence Pinin Farina. Présentée en 1948 comme « Specially designed Facel-Farina Body, manufactured by Facel Métallon Co, Paris, and approved by Bentley Motors », douze exemplaires seulement furent réalisés de cette voiture sportive de haut luxe, qui montra la voie à la future Bentley *Continental*.

FACEL crée la marque FACEL VÉGA

Dès 1952, Jean Daninos prit la décision de produire une nouvelle automobile de grand tourisme selon ses propres critères et mit en chantier le prototype d'un luxueux coupé 2+1 (la place arrière étant disposée transversalement). Se rendant compte qu'aucun moteur français ne pouvait convenir pour sa création qu'il voulait à hautes performances, il se tourna vers les relations qu'il avait nouées durant la guerre avec les milieux industriels américains, dont la Chrysler Corporation pour la fourniture de puissants et modernes moteurs V8. Après avoir reçu un premier moteur Chrysler, un prototype fut testé avec succès sur plus de 100 000 km d'essais donnant satisfaction aussi il fut décidé de le présenter au Salon de l'auto de Paris en octobre 1954. Auparavant Jean Daninos avait demandé à son frère Pierre, journaliste et écrivain pas encore célèbre, de lui suggérer un nom de baptême et ce dernier, s'inspirant des astres, suggéra le nom de l'étoile Véga, l'une des plus brillantes du ciel d'été et par-delà symbole de puissance et de prestige. Le prototype proche du modèle de série fut donc présenté sous la marque « Véga, construite par Facel ».

Le premier exemplaire de série du type FV fut réceptionné par le service des Mines le 4 février 1955 et la commercialisation commença. Une nouvelle et dernière marque française de Grand Tourisme venait de naître.



C'est à partir du type FV2 présenté en septembre 1955 que Facel Véga, et non plus Véga, devient officiellement la marque de la voiture. Puis les modèles se succédèrent, types FV2,

FV2B, FV3, FV3B, FV4, avec à chaque fois un moteur Chrysler plus puissant : de 200 ch pour la FV2 aux 340 ch de la FV4. Les moteurs Chrysler étaient tous rebaptisés Typhoon, type TY (TY 1, TY 2, etc.), par Facel qui en avait déposé le nom.



L'Excellence

Au Salon de l'auto de Paris d'octobre 1956, une somptueuse berline baptisée Excellence est présentée, aux quatre portières à l'ouverture antagoniste, sans montant central, lui donnant, vitres baissées, l'apparence d'un coupé, mais elle ne sera disponible qu'en 1958. Elle reprenait le châssis de la série des coupés FV, toutefois élargi et renforcé avec un puissant moteur Chrysler de près de 6 litres de cylindrée. Elle représenta le prestige français au plus haut niveau, notamment dans nos ambassades à travers le monde.

La HK500

En 1958, apparut le coupé HK 500 (type HK) considéré comme l'aboutissement de la série, Derrière une physionomie devenue familière et dont les doubles phares verticaux auront largement fait école du côté de Stuttgart, on trouve toujours un puissant moteur V8 Chrysler de 5 907 cm³ équipé de sa boîte automatique, la boîte mécanique Pont-à-Mousson étant en option. Des freins à disques Dunlop furent adoptés en série un an plus tard (type HK 1), tandis que quelques exemplaires réservés pour l'exportation recevaient un moteur encore plus puissant de 6 286 cm³. C'est un modèle de cette version qui, piloté par Paul Frère (vainqueur cette année-là des 24 heures du Mans), atteignit la vitesse de 237,154 km/h sur une portion

d'autoroute neutralisée à cet effet, près d'Anvers. Ce record dûment validé par le Royal Automobile Club de Belgique permet désormais au constructeur d'axer la publicité sur l'affirmation suivante :

« Facel Véga le coupé quatre places le plus rapide du monde. »

Ainsi les grandes qualités routières, la puissance et la finition du coupé HK 500 lui valurent un réel succès tant en France qu'à l'étranger. Plusieurs pilotes de Formule 1, tels Maurice Trintignant et Stirling Moss, le choisirent pour leurs déplacements privés. La clientèle, dont beaucoup de célébrités, était internationale et, en 1959, plus de 75 % de la production est exportée !



En peu d'années la firme avait donc acquis une réputation mondiale au plus au plus haut niveau de la construction automobile.

Styliste avant tout, Jean Daninos a veillé à ce que chaque détail fasse l'objet d'une recherche attentive. Il en va ainsi des splendides feux arrière, intégrés avec une grâce émouvante dans la courbure des ailes, de l'intégration des sorties d'échappements dans le pare-chocs ou, bien entendu, de la célèbre planche de bord en acier peint de façon à imiter le bois.

Dans un numéro d'*Auto Rétro*, en juillet 1980, Michel G. Renou rapportait qu'interrogé à ce sujet, Jean Daninos lui avait répondu que « spécialiste de l'acier embouti, il n'était pas outillé pour fabriquer des tableaux de bord en bois. D'autre part, lorsqu'il envisagea le problème, il rencontra de très grosses difficultés pour l'approvisionnement en bois précieux. Enfin, pour des raisons d'homologation et de sécurité il préférait ne pas mettre de bois dans ses voitures ».

L'opération était réalisée à la main par un ouvrier d'art ornementaliste et, contre toute attente, ce qui aurait pu être considéré comme un déficit d'authenticité participe en fait du charme de cet habitacle à nul autre pareil...

Cependant ce grand et luxueux coupé, aux performances exceptionnelles – mais dont le prix, également exceptionnel, ne permettait qu'une diffusion très restreinte hors de portée pour la plupart des automobilistes – se situait sur un marché très étroit, tant en France que dans le monde, qui ne suffisait pas à assurer seul à Facel sa pérennité au cas où l'activité de sous-traitance, notamment pour Simca, disparaîtrait. Aussi Jean Daninos, prévoyant l'avenir et désireux également prendre une place plus importante dans la construction automobile européenne décida la mise en chantier d'une Facel Véga plus petite et plus accessible, ce sera la Facellia.



Près de soixante ans après la disparition de la firme qu'il avait créée, et deux décennies après sa mort, le fantôme de Jean Daninos a pris sa revanche sur ceux qui se moquaient de lui : de nos jours, plus personne ne lit les aventures du major Thompson, mais la légende Facel est bien vivante.

Livrée neuve en Suisse en janvier 1961 notre HK500 chassis HK1, sera ensuite exposé par son second propriétaire au musée automobile de Muriaux durant de longues années avant d'être acquise en 1996 par son actuel propriétaire, collectionneur avisé de Facel, l'auto a bénéficié d'une remise en état poussée, réalisée sur plusieurs années et qui fut notamment confiée à l'Atelier Tisserand, spécialiste de la marque. La voiture fut intégralement démontée et

l'ensemble des éléments de carrosserie repris. Les éléments mécaniques et électriques ont eux aussi été remis à neuf. Un dossier de factures détaille l'étendue des travaux réalisés. Nous pouvons aussi souligner le travail de sellerie réalisé, ainsi l'habitacle a été entièrement revu, des moquettes au ciel de toit sans oublier les boiseries. Le travail de restauration fut conséquent et celle-ci fut achevée en 2010. Parfaitement maintenu en état de marche, ce grand et luxueux coupé, aux performances exceptionnelles, n'attend que vous pour faire perdurer la tradition des grandes marques Françaises.



At the end of October 1964, Facel-Vega ceased to exist, abandoned by public authorities unable to give the last French prestige brand the support it deserved. Jean Daninos' attempt was ignored by technocrats. The result is well known with the exception of the short-lived Monica 560, no French manufacturer has ever ventured into the territory so closely defined by countries such as Germany, Italy and the United Kingdom, which have never surrendered, despite financial difficulties, crises, political changes and the ups and downs of history. At a time when we've been reduced to raving about the massaging seats and swivelling clock of a Chinese DS 9 Hybrid, contemplating and then driving an HK 500 can arouse both sincere admiration and bitter regret...

Facel (an acronym for "Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir") was legally founded on December 20, 1939 (war having been declared on September 3, 1939) by a major subcontractor to the military aviation industry - the Bronzavia company, headed by Henri

Feuillée (1887-1975) - as an additional subsidiary to meet the intensive arms orders of the French Ministry of War. The company's capital was 100,000 francs, and its head office and factory were located in Dreux (Eure-et-Loir, hence the name). Non-executive Chairman René Keller, General of the French Air Force, and Managing Director Marcel Koehler, an engineer, were appointed, both of whom were already directors of the parent company Bronzavia. Facel's aim was to manufacture stamped and welded assemblies in stainless steel and light alloys for Bronzavia. To do so, it used the best stainless steels imported from Sweden by Métallon, another company linked to Bronzavia and founded in 1937.

Shortly after the tragic events of June 1940, the Dreux plant was requisitioned by the occupying German army, and Facel withdrew to the Paris suburbs not far from the Bronzavia plant, setting up a second plant in Colombes, which became its main factory after the war.

Bronzavia's main activity during the German occupation remained aeronautical subcontracting, obliged to collaborate under the yoke of German industry. However, its Managing Director, Marcel Koehler - with two engineers seconded from Bronzavia - developed and registered patents for the design and manufacture of wood-fired gasifiers and wood-roasting ovens, under "BBK" licenses (their initials), which met with some success in those sad times when gasoline was severely rationed.



Bronzavia was obliged to collaborate in France, but that didn't stop his boss, Henri Feuillée, from commissioning his dynamic technical director since 1937, the young Jean Daninos (1906-2001) - who had cut his teeth at Citroën by helping design the Traction Avant coupés and

cabriolets - to "continue the war effort with the Allies", first in Great Britain and then in the United States. He brought with him Bronzavia patents relating to aeronautical manufacturing. As plant manager at General Aircraft Equipment, Jean Daninos played a key role in organizing the complete production of components for various American combat aircraft.

After the end of the Second World War, there was a period of turmoil and profound reorganization in the French industry, which was accused of running its factories for the benefit of the occupying forces. Bronzavia was no exception to the rule, and Henri Feuillée lost control of the company. He withdrew to the Facel company, opportunely spun off from Bronzavia some time earlier, and called in his friend and collaborator Jean Daninos to the rescue.

On July 26, 1945, Messrs Keller, Chairman, and Kœhler, Managing Director, resigned to make way for Jean Daninos, who was appointed Chairman and Managing Director, while Henri Feuillée was given the title of "Advisor to the Chairman" within Facel. Ten days later, Métallon was integrated into Facel.

From then on, with a new young and dynamic leader, enriched by his experience in the United States, and above all passionate about fine automobiles, a great destiny opened up for the company now called "Compagnie Facel-Métallon".

While retaining a small aeronautical subcontracting business, the new CEO shifted the company's focus to the subcontracting of small series bodywork for major car manufacturers.



Automotive subcontracting Les Dyna Panhard

A contract was quickly signed with Panhard for the production of small-series bodies for the first Dyna (Panhard design). Released in 1947, it was the first mass-produced French car with a predominantly aluminum body. Around 45,000 examples were produced.

Simca Sport

In 1948, a collaboration was signed with Simca for the bodywork of the future Simca Sport (designed by Stabilimenti Farina) on a Simca 8 chassis. Then, on the basis of the Simca 9 Aronde, splendid coupés and cabriolets (designed by Facel-Métallon) were produced: Simca 9 Sport, Coupé-de-Ville and Week-End, then Plein-Ciel and Océane



The Ford Comète

In September 1951, Facel began building the Ford Comète, a luxurious coupé (designed by Stabilimenti Farina) on the chassis of the Vedette, to which a more muscular version, the Comète Monte Carlo, was added in 1954.

The Bentley Cresta

Alongside these major productions, J. Daninos cultivated his secret garden: the high-performance luxury car. His choice was the Bentley 4.2-liter Mark VI chassis, which he fitted with a fastback body under license from Pinin Farina. Presented in 1948 as a "Specially designed Facel-Farina Body, manufactured by Facel Métallon Co, Paris, and approved by Bentley Motors", only twelve examples were made of this high-luxury sports car, which paved the way for the future Bentley Continental.

FACEL creates the FACEL VEGA brand

As early as 1952, Jean Daninos decided to produce a new grand touring car according to his own criteria and began to work on a prototype of a luxurious 2+1 coupé (with the rear seat positioned transversely). Realizing that no French engine would be suitable for his high-performance creation, he turned to the relationships he'd forged during the war with American industry, including the Chrysler Corporation, for the supply of powerful, modern V8 engines. After receiving his first Chrysler engine, a prototype was successfully tested over 100,000 km, and the decision was made to present it at the Paris Motor Show in October 1954. The latter, inspired by the stars, suggested the name of the star Vega, one of the brightest in the summer sky and a symbol of power and prestige. The prototype, close to the production model, was presented under the brand name "Vega, built by Facel".

The first production example of the FV type was accepted by the French Homologation Department on February 4, 1955, and sales began. A new and last French Grand Tourisme brand was born.

With the FV2 type presented in September 1955, Facel Véga, and no longer Véga, officially became the car's trademark. Model after model followed, type FV2, FV2B, FV3, FV3B, FV4, each with a more powerful Chrysler engine: from 200 hp for the FV2 to 340 hp for the FV4. The Chrysler engines were all renamed Typhoon, type TY (TY 1, TY 2, etc.), by Facel, which had registered the name.



The Excellence

At the Paris Motor Show in October 1956, a sumptuous saloon called Excellence was presented, with four doors opening in opposite directions and no central pillar, giving it the appearance of a coupé with the windows down. It was not available until 1958. It was based on the chassis of the FV coupé series but enlarged and reinforced with a powerful Chrysler engine with a displacement of almost 6 liters. It represented French prestige at the highest level, notably in our embassies around the world.



The HK500

1958 saw the appearance of the HK 500 coupé (type HK), regarded as the culmination of the series. Behind its now-familiar physiognomy, whose double vertical headlamps set the standard in Stuttgart, was a powerful 5,907 cm³ Chrysler V8 engine with automatic gearbox, the Pont-à-Mousson mechanical gearbox being optional. Dunlop disc brakes were fitted as standard a year later (type HK 1), while a few examples reserved for export received an even more powerful 6,286 cm³ engine. It was a model of this version which, driven by Paul Frère (winner of that year's 24 Hours of Le Mans), reached a speed of 237.154 km/h on a specially neutralized stretch of freeway near Antwerp. This record, duly validated by the Royal Automobile Club of Belgium, enabled the automaker to focus its advertising on the following statement: "Facel Vega, the fastest four-seater coupé in the world".

The HK 500 coupé's excellent roadholding, power and finish made it a real success both in France and abroad. Several Formula 1 drivers, such as Maurice Trintignant and Stirling Moss, chose it for their private travels. The clientele, many of them celebrities, was international, and by 1959, over 75% of production was exported!



In just a few years, the company had acquired a worldwide reputation at the highest level of automobile construction.

A stylist first and foremost, Jean Daninos ensured that every detail was carefully researched. Such is the case with the splendid rear lights, integrated with moving grace into the curvature of the fenders, the integration of the exhaust outlets into the bumper or, of course, the famous dashboard in steel painted to imitate wood.

In a July 1980 issue of Auto Rétro, Michel G. Renou reported that, when asked about this, Jean Daninos replied that "as a specialist in pressed steel, he was not equipped to make wooden dashboards. Moreover, when he considered the problem, he encountered major difficulties in sourcing precious wood. Finally, for homologation and safety reasons, he preferred not to put wood in his cars. The operation was carried out by hand by an ornamental craftsman and, against all expectations, what could have been considered a lack of authenticity actually contributes to the charisma of this unparalleled interior..."

However, this large, luxurious coupé, with its exceptional performance - but whose price, also exceptional, meant that it could only be sold to a limited number of people, out of reach of most motorists - was in a very narrow market, both in France and worldwide, which alone was

not enough to ensure Facel's survival should the subcontracting business, notably for Simca, disappear. So Jean Daninos, looking to the future and also wishing to play a more important role in the construction of the European car industry, decided to build a smaller, more affordable Facel Véga - the Facellia.

Nearly sixty years after the demise of the company he created, and two decades after his death, the ghost of Jean Daninos has taken his revenge on those who mocked him: these days, nobody reads the adventures of Major Thompson, but the Facel legend lives on.

Delivered new in Switzerland in January 1961, our HK500 type HK1 was then exhibited by its second owner at the Muriaux automobile museum for many years, before being acquired in 1996 by its current owner, an avid Facel collector. The car benefited from a thorough overhaul, carried out over several years and entrusted in particular to the Atelier Tisserand, a specialist in the make. The car was completely dismantled, and all bodywork components were reworked. Mechanical and electrical components were also refurbished. A file of invoices details the extent of the work carried out. We would also like to highlight the work carried out on the upholstery, with the interior completely overhauled, from the carpets to the headlining, not forgetting the woodwork. The extensive restoration work was completed in 2010. Perfectly maintained in running order, this large, luxurious coupé, with its exceptional performance, is waiting for you to continue the tradition of the great French marques.

