

FACEL

Die französische automobile Vor- und Nachkriegszeit ist nicht ganz vollständig erzählt, wenn die Geschichte von F.A.C.E.L. nicht erzählt wird.

Die Geschichte von Facel erzählt vom kleinen Auftragshersteller von Blechpressteilen zum Hersteller der ultimativen Grand Touring Coupés und zurück ins völlige Vergessen.

Auf dem Weg treffen wir manchen der bedeutenden Marken der französischen Automobilgeschichte und, wie meist bei den „Deadly Sinns“, beginnt es mit Genialität und Vision, und endet mit Hybris.

Die Firma wurde 1939 unter dem Namen „Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir“ - in Folge FACEL genannt - als eine Tochter des (Militär-)Flugzeugherstellers Bronzavia gegründet, um Spezialkomponenten herzustellen.

Auftritt Jean Daninos.

Daninos war am Anfang seiner Karriere bei Citroën angestellt, wo er bei der Entwicklung der Coupés und Cabriolets des Traction Avant beteiligt war. Er wechselte zu Morane-Saulnier¹ und 1937 zu Bronzavia als technischer Direktor. Während WW2 war er in den USA und arbeitete für General Aircraft, die Bronzavia Flugzeuge in Lizenz bauten.

1945 übernahm Jean Daninos die Geschäftsführung² auf Wunsch von Henri Feuillée, dem ehemaligen Chef von Bronzavia und Großaktionär von FACEL.

Als eine seiner ersten Amtshandlungen übernahm er die Firma Metallon³, die ebenfalls auf die Herstellung von Blechteilen spezialisiert war.

In Folge wurden bei FACEL-Metallon Küchenutensilien aus Metall und Spezialteile für die Flugzeugindustrie gefertigt.

Für Delahaye stellte man die Karosserieteile für deren Armee-„Jeep“ her. Des weiteren baute man die Fahrerkabinen für die LKWs von Simca, Delahaye und Somua, Traktorteile für Massey Ferguson und Scooter/Roller für Vespa, Piaggio and Motobécane.

Für Simca, Ford und Renault lieferte man Stossstangen, Kühlergrill und Radkappen aus Edelstahl.

¹ Einem weiteren Flugzeughersteller.

² Das Internetz behauptet beharrlich, dass Jean Daninos FACEL 1938 gegründet habe. Blöd, wenn jeder von jedem abschreibt...

³ Das Unternehmen firmierte bis 1953 als FACEL-Metallon.

In Zusammenarbeit mit l'Aluminium Français entwarf FACEL-Metallon ab 1946 die Aluminiumkarosserie des Panhard Dyna X.
1948 errichtete man eine Fertigung für Automobilkarosserien und baute den Dyna X in ca. 45.000 Stück im Lohnauftrag.

In Folge übernahm FACEL-Metallon auch die Produktion von Sonderkarosserien in kleinen Serien.

Für SIMCA entstanden verschiedene Coupés auf Basis des Simca 8 und Simca 9 (im Bild).



Ab 1951 baute man für Ford das Coupe Comète.



1948 liess sich Jean Daninos einen Bentley Mk VI bei Pinninfarina⁴ bauen. Dieses Einzelstück bekam den Namen „Cresta“. Bentley maulte damals ein wenig rum, weil das Fahrzeug nicht den traditionellen Kühlergrill aufwies.



1951 erwarb er einen zweiten Bentley und liess diesen von FACEL-Metallon nach eigenen Entwürfen für seine Frau umbauen.



Der Schatz musste aber manchmal noch auf das für sie gedachte Fahrzeug verzichten, denn es wurde noch zu Werbezwecken auf drei Auto-Shows gezeigt - jedes Mal in einer anderen Farbe.

Zu Werbezwecken?

Nun ja, Jean Daninos hatte bereits grössere Pläne. Das Auto seiner Frau zeigte bereits formal wohin die Reise gehen sollte.

⁴ Das Fahrzeug bekam den Namen Cresta.

FACEL-Metallon gründete zu dieser Zeit und zu diesem Zweck eine eigenständige Abteilung mit dem Namen FACEL Vega⁵, die sehr exklusive und sehr teure Oberklassefahrzeuge herstellte.

Das erste Modell bekam den Namen „Vega“⁶ und wurde 1954 auf dem Pariser Salon präsentiert.



Der V8-Motor der ersten Serie kam von der Chrysler-Tochter DeSoto, hatte 4,5 Liter Hubraum und leistete 180 PS. Damit war der Wagen nicht nur in Frankreich in der höchsten Steuerklasse angesiedelt und Mitte der 50er in Europa absolute Oberklasse⁷.

Serienmäßig gab es ein Automatikgetriebe von Chrysler, auf Wunsch ein mechanisches Getriebe von Pont-à-Mousson.

Der FV baute auf einem eigens entwickelten Fahrzeugrahmen aus Rundrohren mit einzeln aufgehängten Rädern vorne und einer Startrachse hinten. Die erste Serie hatte noch rundum Trommelbremsen, die der Leistung allerdings nicht ganz angemessen waren.

Angemessen war allerdings der Innenraum dieses „Grand Tourisme“. Viel hochwertiges Leder, jede Menge Instrumente und was (ab dem FV2) auf den ersten Blick als Holzarmaturenbrett erscheint, ist ein von Hand bemaltes Blechteil.

⁵ Benannt nach dem Stern „Vega“.

⁶ Im Laufe der Zeit wurde daraus Facel Vega mit dem Zusatz „FV“ und einer Zahl, die die jeweilige Version angibt.

⁷ In der britischen Presse wurde der FV als „zweitbestes Auto der Welt“ bezeichnet - nach Rolls Royce...



Hatte die erste Version im Dachaufbau noch viel Ähnlichkeit mit dem Ford Comète, bekam die zweite Version eine Panoramawindschutzscheibe und eine leicht geänderte Front.



Die weiteren Serien des FV unterschieden sich eigentlich nur in Details und in einem anderen Motor. Diese kamen nun von Chrysler und hatten Hubräume bis zu 5,8⁸ Liter und hatten eine Leistung von über 300 PS.

Nach den ersten Modellen FV3 wurde die Karosserie leicht geändert und war etwas länger.

Das Ende der FV-Serie markierte der FV3B bzw seine „sportliche“ Variante FVS genannt.

Gab es ab 1958 Scheibenbremsen serienmäßig, kamen die letzten Serien mit Servounterstützung für Bremsen und Lenkung.

⁸ Beim FV3 konnten auch noch Motoren mit 4,5 und 4,7 Liter bestellt werden.

Von den FVs gab es eine Handvoll Cabriolets, eines speziell für die Frau von Jean Daninos gebaut, aber der Fahrwerksrahmen war ohne das stabilisierende Dach nicht ausreichend verwindungsfest.

Ab 1959 gab es eine viertürige Limousine auf einem verlängerten Rahmen. Das „Excellence“ genannte Fahrzeug entstand bis 1964 in knapp über 150 Exemplaren und in vier leicht unterschiedlichen Versionen.



Ab dem selben Jahr gab es den Nachfolger der FV-Serie. Der HK 500 genannte Wagen war im Grunde nur ein Upgrade des FVS.

Die ersten HK 500 hatten noch den 5,8-Liter-Motor mit um die 330 PS. Aber schon bald wurde nur noch der 6,2 Liter V8 von Chrysler verbaut, der bis zu 360 PS mitbrachte. Damit waren trotz der 1,9 Tonnen Lebendgewicht die 0-100 in 8,5 Sekunden drin und eine Höchstgeschwindigkeit von über 230 km/h.



Wir reden hier nicht über einen Rennwagen, sondern über einen strassenlegalem GT und dem Jahr 1959!

Nachfolger des HK 500 wurde 1962 der Facel II. Die gleiche Technik wurde in eine leicht veränderte Karosserie eingekleidet.



Zu diesem Zeitpunkt aber war Jean Daninos schon nicht mehr der Chef von FACEL.

Er musste nach dem Desaster mit dem Modell Facellia seinen Sessel räumen.

Die Facellia, die 1960 vorgestellt wurde, war als „Einsteigermodell“ projektiert. Kleiner als seine grossen Brüder, sollte die Facellia gegen Fahrzeuge wie die Giulietta von Alfa Romeo oder den Mercedes Benz 190 SL antreten - und da erheblich billiger, mehr Stückzahlen bringen.

Vorgesehen war ein 4-Zylinder-Motor mit weniger als zwei Liter Hubraum und maximal 9CV⁹, um dem Vorteil einer niedrigeren Steuerklasse zu entsprechen.

Es gab drei Karosserieversionen.

⁹ Den französischen Steuervorschriften (CV) entsprechend.

Ein kurzes zweisitziges Coupé, basierend darauf ein Cabriolet und ein etwas längeres 2+2 Coupé.



Die Facellia war bei Markteinführung völlig unterentwickelt. Vor allem der Motor war eine Katastrophe.

Da der Motorenlieferant Chrysler keinen 4-Zylinder im Programm hatte, kam man auf die glorreiche Idee, einen eigenen Motor zu entwickeln.

Der Vierzylinder-1,6-Liter-Motor mit zwei Nockenwellen wurde vom ehemaligen Talbot-Lago-Chefingenieur Carlo Machetti entworfen und wurde von der Firma Pont-à-Mousson gebaut, die bereits seit Jahren die Schaltgetriebe für die größeren Modelle lieferte.

Aus Kostengründen oder Hybris hatte der Motor nur je zwei¹⁰ Lager pro Nockenwelle. Zwar wurden spezielle Stähle für die Lager und die Wellen verwendet, aber die Wellen verbogen sich. Dadurch kam es zu Steuerproblemen der Ventile und zu Motorschäden.

Die Beschwerden der Kunden häuften sich, die Verkaufszahlen gingen in den Keller und die Anteilseigner und Geldgeber entzogen Jean Daninos das Vertrauen.

¹⁰ Statt der üblichen vier oder fünf.

Sein Nachfolger André Belin, ein ehemaliger Manager einer Ölgesellschaft, gab die Order defekte Facellia-Motoren kostenlos zuersetzen. Aber das Vertrauen der Kundschaft war angeschlagen.

Charles Deutsch¹¹ und ein gewisser Jean Bertin wurden hinzugezogen, um das Probleme zu analysieren und zu lösen, aber deren Urteil war vernichtend. Der Motor wurde als Fehlkonstruktion eingestuft, ebenso wie das ganze Fahrzeug.

Die Facellia wurde vom Markt genommen und durch das Modell Facel III ersetzt. Dieses hatte die gleiche technische und optische Basis der Facellia, aber für den Antrieb wurde der von Volvo zugekaufte B18-Motor verwendet.

Doch der Image-Schaden war irreparabel.

Nach etwas über 1000 Einheiten wurde das Projekt „Volumenfahrzeug“ 1963 eingestellt. Die Entwicklungskosten für dieses Projekt wurden nie eingespielt.

Missjö Belin war auch nicht sonderlich erfreut, als er sich mal die Kalkulation der grossen Modelle anschaut. Trotz deren exorbitanten Preisen, war da pro verkauftem Fahrzeug kaum etwas übrig. Offensichtlich wurde die Luxusparte all die Jahre durch Gewinne von FACEL-Metallon am Leben gehalten.

1964 übernahm eine Tochtergesellschaft des Flugzeugherstellers Sud Aviation den Kern von FACEL-Metallon und die Abteilung „Wega“ wurde im Oktober des selben Jahres zugesperrt.

Bis Anfang der 60er wurden ca. 3.000 „Vegas“ gebaut. Diese Fahrzeuge werden heute im selben Atemzug mit Bugatti, Delahaye, Delage und anderen Luxusgeführten aus Frankreich genannt.

Überlebende Exemplare werden heute, je nach Modell, zwischen 150 und 350 Tausend Euronen gehandelt.

Selbst die Facellia, die Anfang der 60er zwischen 45 und 55 Grand in heutigem Geld gekostet hat, ist nur in hohen 5-stelligen Zahlen zu haben.

¹¹ Der Charles Deutsch aus früheren Kapitel über D.B./Matra und Panhard.