

Exklusiv: Für Facel Vega kam vor 50 Jahren das Aus

Von Hans-Robert Richarz

Die Hausnummer 19 der Avenue George V in Paris gehört zu den edelsten Geschäftsadressen der französischen Hauptstadt. Hier residiert die Agentur „Elite Model Look“, die unter anderem die Supermodels Gisele Bündchen, Cindy Crawford, Tatjana Patitz oder Lara Stone entdeckte. In Parterre schneidert der Herrenausstatter Scabal Maßanzüge für erheblich Besserverdienende, und in den oberen Etagen liegt der Quadratmeterpreis für ein Appartement bei rund 12 000 Euro. Exklusivität hat eben ihren Preis. Das war schon vor 50 Jahren so. Damals lockte eine der vornehmsten Automarken der Welt ihre Kundschaft hierher. Sie hieß Facel, und ihre ersten Fahrzeuge trugen die Bezeichnung Facel Vega, ein Name, der inzwischen sogar manchem Autokenner entglitten ist. Vielleicht auch deshalb, weil es in diesen Tagen genau ein halbes Jahrhundert her ist, da Facel-Eigner Jean Daninos den Gang zum Konkursrichter antreten musste.

Die Namen vieler prominenter Kunden jedoch sind in Erinnerung geblieben. Zu ihnen zählten beispielsweise der Schah von Persien, der König von Marokko oder die Schauspielerin Ava Gardner und der Rennfahrer Sterling Moss. Sie alle bestellten in der Avenue George V Nummer 19 ein Exemplar jener handgefertigten Autos, die von der britischen Motorpresse nach Rolls-Royce in den späten 1950er-Jahren als „the second best car in the world“, das zweitbeste Auto der Welt, gerühmt wurden: einen Facel Vega. Sobald er es sich leisten konnte – etwas später, als seine Band zum ersten Mal die Spitze der britischen Hitparade erobert hatte –, unterschrieb auch der Beatle Ringo Starr einen Kaufvertrag. Er muss einer der letzten Kunden gewesen sein, denn wenig später war das Unternehmen nach nur 20 Jahren Existenz pleite und musste von der exklusiven Adresse in Paris Abschied nehmen.

Auf dem Pariser Autosalon von 1954 hatte sich Frankreichs damals kleinste, aber feinste Autofabrik mit dem Facel Vega FV zum ersten Mal in der Öffentlichkeit gezeigt. Der sportliche Zweisitzer mit einem amerikanischen, 4,8 Liter großen und 133 kW / 180 PS

starken V8-Motor von Chrysler beeindruckte mit einem für damalige Zeiten stolzen Spitzentempo von 205 km/h und einer bestechend aussehenden Karosserie. Der Name „Facel“ leitete sich aus den Anfangsbuchstaben von Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir ab (Werkstätten und Entwurfs-Ateliers im Departement Eure-et-Loir), einer kleinen Fabrik für Stanzteile aus Metall, zunächst für Küchenmöbel, dann für Flugzeuge, später für Autokarossen. Deren Gründer war Designer Jean Daninos, der vor dem Zweiten Weltkrieg als Konstrukteur bei Citroën gearbeitet hatte und dort so sehr vom Automobil-Bazillus befallen worden war, dass er 1951 auf dem Fahrgestell eines Bentley als Einzelstück ein eigenes elegant gezeichnetes Auto bauen ließ, das er privat nutzte.

Auf den Geschmack gekommen, konstruierte Daninos 1953 den Rahmen für einen Sportwagen mit aufgeschraubter Karosserie, der in den folgenden Monaten laufend verbessert wurde. Gleichzeitig geriet die Ausstattung immer luxuriöser. Schließlich war das Fahrzeug reif genug, um als Facel Vega FV in den Verkauf zu gehen. Der Namenszusatz war Daninos' Bruder eingefallen, dem Schriftsteller Pierre Daninos, um „nach den Sternen zu greifen“. Schließlich trägt der hellste Stern am nördlichen Nachthimmel den Namen Wega. Vier Jahre lang produzierte Facel den Vega FV mit unterschiedlich starker Motorisierung und begründete mit ihm seinen guten Ruf als Edelsportwagenhersteller.

Als nächstes Modell folgte 1958 der Facel Vega HK 500, die letzte Entwicklungsstufe des sportlichen Coupés. Die Zahl 500 sollte auf das stolze Leistungsgewicht von fünf Kilogramm pro PS des Fahrzeugs hinweisen, das zum wirtschaftlicher Erfolg des Herstellers maßgeblich beitrug. Bis zur Einstellung der Baureihe im Mai 1961 entstanden rund 490 Exemplare. Der HK 500 gilt heute vielen Fans als der Facel schlechthin. Äußerlich stark an den Vorgänger angelehnt und technisch nicht wesentlich verändert, erhielt er zunächst einen V8-Motor mit 5,8 Litern Hubraum und bis zu 265 kW / 360 PS sowie ab Frühjahr 1959 einen Chrysler-Motor Typ 383 mit 6,3 Litern Hubraum und bis zu 290 kW / 395 PS. Die vier Scheibenbremsen gab es serienmäßig, aber die Servolenkung und das Automatikgetriebe mussten als Extra gesondert bezahlt werden.

Von null auf 100 km/h brauchte der Facel Vega HK 500 8,6 Sekunden (drei Zehntel weniger als ein Mercedes 300 SL), auf 100 Kilometer verbrauchte er 16,5 Liter Super, 1,2 Liter mehr als sein Konkurrent aus Stuttgart. Gleichzeitig mit ihm stellte Facel als einzigen Viertürer den Facel Vega Excellence in den Salon an der Avenue George V. Das mehr als fünf Meter lange Auto brachte es auf einen gewaltigen Radstand von über drei Metern und kam dennoch ohne B-Säule in der Mitte aus. Ähnlich teuer wie ein Rolls-Royce, aber ohne dessen sprichwörtliche Qualität brachte es der Wagen innerhalb von vier Jahren nur auf eine Stückzahl von 152 Exemplaren. Ein Opfer des superschnellen

Facel-Wagens wurde der französische Schriftsteller und Nobelpreisträger Albert Camus. Er starb in einem Excellence, der am 4. Januar 1960 mit 145 km/h auf der Landstraße Paris - Nizza bei Villeblevin gegen einen Baum prallte.

Da zu Beginn der 1960er-Jahre der Gewinn des Unternehmens erheblich zu wünschen übrig ließ, brachte Daninos 1960 seinen Sportwagen Facellia auf den Markt. Seine Konstrukteure hatten dem Gefährt einen Eigenbau-Motor unter die Haube gepackt, der innerhalb von nur zwei Jahren entwickelt worden war. In der Absicht, die Grande Nation auch auf Rädern heller strahlen zu lassen, leistete die Regierung Charles de Gaulle Verkaufshilfe. Sie steckte in den damals einzigen Sportwagen französischer Machart über die Banque Francaise du Commerce Extérieur einen Exportfinanzierungs-Kredit von 1,6 Millionen Mark. Die Hoffnungen auf weltweite Reputation gingen jedoch nicht in Erfüllung, denn der französische Export-Renner kam nur selten ans Ziel: Seine Leistung war lediglich durch hohe Kompression erzielt worden; die Kolben des Motors hielten den Druck nicht aus. Mit schweren Zylinderschäden kehrten etliche der ausgelieferten Exemplare in die Werkstätten zurück.

Der Misserfolg des Facellia brachte die ganze Facel-Vega-Familie in Verruf. Um den Facellia-Makel loszuwerden, stellte Daninos 1963 die Produktion eigener Motoren wieder ein. Als Nachfolger des Facellia brachte er den Facel III mit dem schwedischen 1800 - Kubikzentimeter-Volvo-Motor B 18 B heraus. Ergebnis: Das relativ schwere Fahrzeug erreichte zwar 180 km/h, beschleunigte aber recht lahm.

Das Ende der Edelwagen-Manufaktur leitete schließlich eine neue französische Luxussteuer ein, die auch den Marken Bugatti und Delahaye den Garaus machte. Heute befinden sich die wenigen, erhalten gebliebenen Exemplare in Sammlerhänden, einen Markt für diese Oldtimer gibt es kaum mehr. Wer heute einen der Legenden zu kaufen versucht, hat nicht viel Auswahl und muss eine dicke Brieftasche haben.

Insgesamt fanden im Laufe der Jahre etwa 100 Exemplare den Weg nach Deutschland. Heute pflegen etwa 20 Besitzer hier zu Lande, einige mit mehreren Fahrzeugen der Marke, internationale Kontakte zwecks Ersatzteilbeschaffung, Fahrzeugsuche oder Restauration ihrer Schätze. Sie unterhalten einen exklusiven Club mit eigener, sehr informativer Internet-Seite (www.facel.de). (ampnet@hrr)

Bilder zum Artikel



Facel Vega FV 1 (1955).



Facel Vega HK 500 (1961).



Facel Vega Facel II (1964).



Facel Vega Excellence EX 1 (1958).



Facel Vega Excellence EX 2 (1959).



Facel Vega Excellence EX 2 (1959).



Facel Vega Facellia F-2 (1962).
