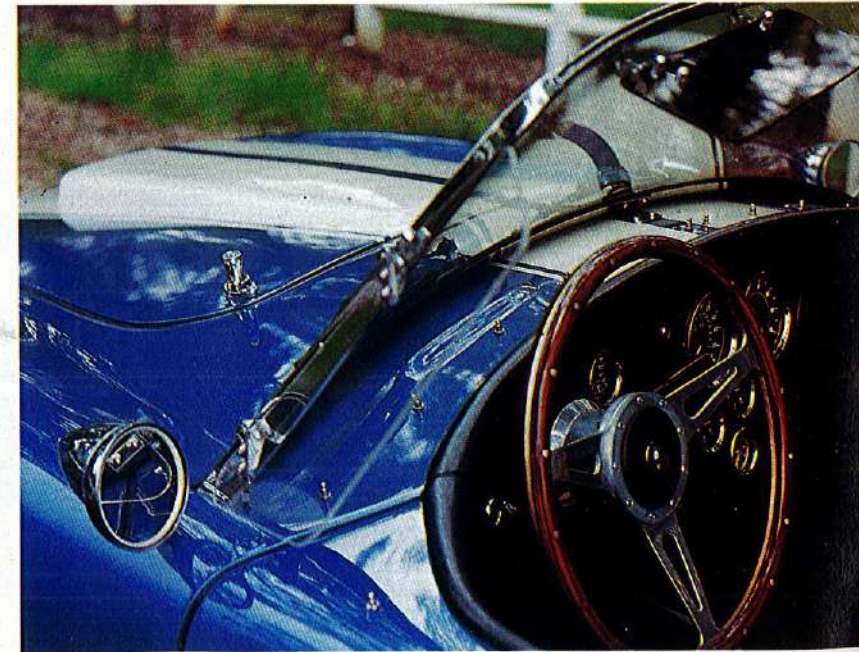




ASD

CONNECTION



Il est sûr que lorsque l'on parle de réplique, certains puristes lèvent les bras en criant au scandale. A Cabriolet magazine, nous les comprenons car personne n'aime voir une voiture mythique dénaturée par des bricoleurs sans scrupules, ridiculisée par un moteur miséreux. Mais, car il y a un mais, il faut tout de même savoir que des modèles rares peuvent être introuvables, ou d'un prix exorbitant, ou pas fonctionnels du tout. C'est sur cette phrase que les puristes les plus durs décrochent alors que les autres se régalaient d'avance.

par J.-C. LOUVEAU



Celles-ci sont déjà belles mais les jantes de la génération future sont plus fidèles aux Halibrand qui équipaient les AC Cobra.

COBRA

Rien que l'évocation de ce nom crée un trouble, un frisson. Peu de passionnés n'ont pas rêvé un jour devant les généreux galbes d'une 427. Ses ailes démesurées abritent d'énormes pneus qui donnent une impression de brutalité et de puissance. Voilà plus de vingt ans que sa fabrication est arrêtée et aujourd'hui les cheiks se les arrachent à prix d'or car sur les 356 modèles qui furent construits, peu ont résisté à l'usure due aux nombreuses compétitions dans lesquelles ils étaient engagés. C'est avec une passion sans limites que Messieurs Mazard père et fils décident de faire revivre ce monstre magnifique. Pour cela, ils mettent de gros moyens en jeu. Leur but est de conserver l'esprit initial mais il faut que cette auto puisse être utilisable quotidiennement au même titre qu'une Porsche. La qualité de fabrication ainsi que les finitions doivent être irréprochables, son entretien facile.

IDEE FACILE, IDÉE SEDUISANTE... REALISATION COMPLEXE

Partant de ces bonnes intentions, ils achè-

tent un kit d'origine anglaise à deux Alsaciens qui avaient effectué le montage et entamé quelques unes des nombreuses démarches nécessaires à l'homologation. Ils emmènent l'auto chez eux à Bordeaux et commencent à prendre conscience des véritables problèmes. Telle que l'auto est montée, elle ne peut être homologuée qu'à titre isolé et le fabricant du kit a cessé son activité. Il est devenu impossible d'obtenir des châssis ou des carrosseries. Tristesse, désolation. Il faut tout reprendre à zéro. La plateforme doit être re-conçue totalement pour répondre aux normes européennes. L'étude en est confiée à une entreprise spécialisée dans la fabrication des châssis de matériel de travaux publics (gage de robustesse et de sérieux), disposant d'un outil de travail parmi les plus performants du moment. Cette étude à elle seule a coûté à PGO la somme de 160 000 F.

Pour la carrosserie, mêmes problèmes. Une tentative d'adaptation de carrosserie d'un kit germanique pose de grosses difficultés. Il n'est pas fait pour ce châssis et il

est bourré de défauts. Les formes rebondies ne sont pas scrupuleusement respectées alors que le surfacage est loin d'être parfait. Tout doit être repris. Des heures de préparation sont nécessaires pour corriger le tir et les masters sont entièrement reconstruits. La fabrication des carrosseries est finalement confiée à l'usine d'avions Robin qui garantit un travail de qualité.

Le choix de la mécanique est un gage de performances et de fiabilité. Un accord est trouvé avec Rover qui fournit des V8 3,5 litres avec boîtes de vitesses. Les trains roulant pour leur part sont d'origine Ford. Tout a été fait sérieusement, il ne reste plus qu'à résoudre la question de l'assemblage. C'est la société Vetel qui se charge de cette lourde tâche. Située à Dijon, elle est réputée dans toute l'Europe pour les restaurations qu'elle effectue sur certaines voitures de course. Ce sont les gens de cette entreprise qui ont défini tout le système de refroidissement spécifique, la transmission, le filtre à air et bien d'autres points, tous aussi importants.

Personne ne peut rester insensible à la vue de ses rondeurs sensuelles, presque excessives. Elle est "Gironde"!





Les pots latéraux renforcent l'impression de puissance. Sur la seconde génération de PGO, ils ne sortent plus sous la caisse, mais des ailes... A voir bientôt.

IL NE RESTE QUE LE PASSAGE AU SERVICE DES MINES

Vouloir construire une auto en série, même limitée à 200 exemplaires, implique d'obtenir des services administratifs une homologation dite « par type ». Or, cette définition demande beaucoup de temps et de moyens techniques. La conception de la voiture doit correspondre à des normes très précises et tout est contrôlé par le service des mines. Le plus impressionnant des contrôles est certainement le crash-test. Le constructeur sacrifie une auto quasiment complète. Les fonctionnaires se chargent de projeter le véhicule à une vitesse de 50 km/h dans un mur de 200 tonnes de béton. A la suite de ce crash filmé, des mesures très précises sont relevées pour juger de l'importance des déformations et surtout des risques encourus par les passagers potentiels. Il faut savoir que la PGO est à la hauteur d'un pareil examen et, à titre indicatif, dans l'habitacle le volant n'a pas reculé d'un centimètre. Une autre auto sert à différents tests sur la position des points d'ancrage de ceinture de sécurité, la résistance des charnières de porte, sur le système d'échappement, le niveau sonore, la pollution, l'antiparasitage, sur la consommation, le freinage, le champs de rétro-vision etc, etc.

Cela terminé, l'idée de faire revivre la Cobra tient la route et la production de la PGO Cobra deuxième génération peut débuter.



Sur cette voiture, tout est démesuré. Les ailes, les roues, même le moteur. Les AC Cobra étaient montées avec des V8 de 7 litres qui, en version route, développaient 425 chevaux.



Les connaisseurs apprécient hautement le numéro d'immatriculation de cette PGO série 1.

PLUS BELLE QUE BELLE

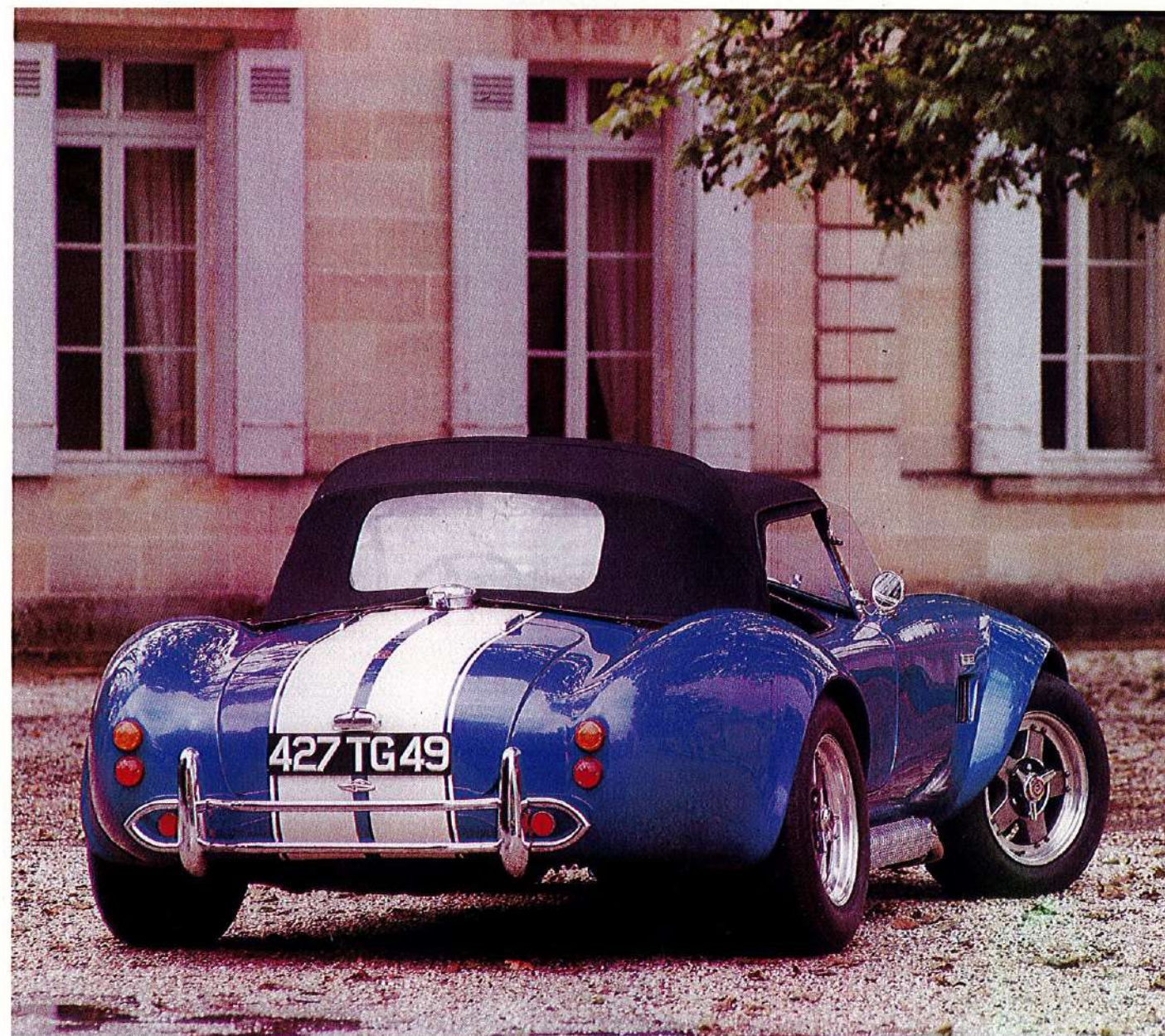
Vous vous rendez compte que l'affaire n'est pas simple. De plus, le modèle choisi oblige à un grand respect, qu'il s'agisse de l'aspect ou des performances. Les PGO de la série 1 ressemblent à des prototypes. Elles ont permis d'améliorer la définition des aménagements. Grâce à elles la série 2

peut enfin être commercialisée. Si vous le pouvez, ne manquez sous aucun prétexte « les coupes de l'âge d'or » à Montlhéry les 25 et 26 juin. Sur le stand de Cabriolet Magazine, vous pourrez admirer un superbe exemplaire d'une PGO Cobra deuxième génération. Nous nous ferons le plaisir de satisfaire les autres en leur pro-

posant prochainement un essai complet de cette auto fabuleuse.

En attendant, régaliez-vous avec cet exemplaire de la première génération qui, aux dires de Mazard père, n'arrive pas à la hauteur des moyeux de l'ultime version... Nous sommes très impatients.

Le "roll-bar", est garni de cuir sur la série 2 tout comme le tour de cockpit.



Il est rare de voir une Cobra avec une capote. Pourtant, celle-ci ne nuit pas à l'équilibre de son esthétique.



Pour réaliser une auto superbe dont la fabrication en petite série est envisageable, il a fallu à la société PGO payer près de 2 000 000 de francs. Le résultat, vous le verrez lors de la présentation de la version 2, est exceptionnel.