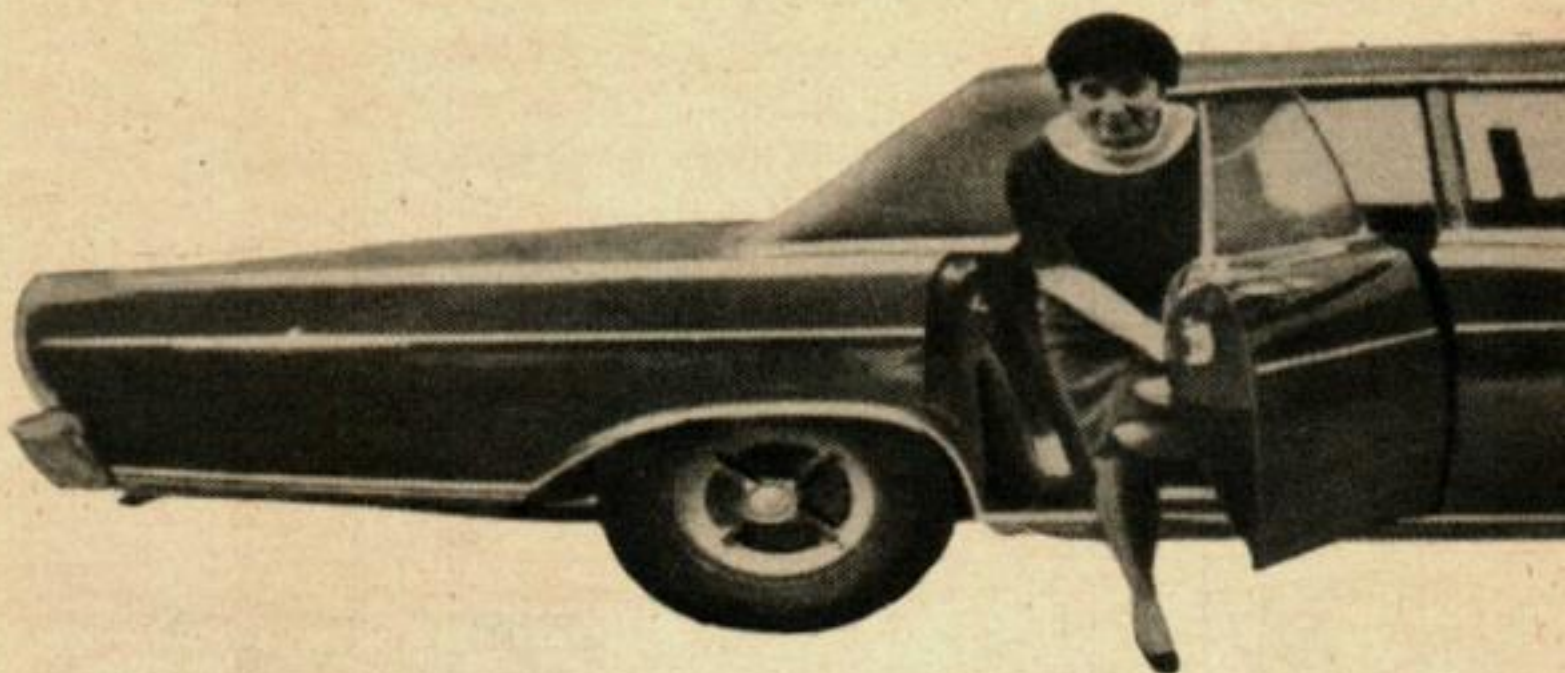


COMMENT ALLONGER



Les milliardaires américains et les princes orientaux font allonger d'une manière extravagante leurs voitures de série par une entreprise de Chicago. Vous pouvez aussi vous offrir un bolide gigantesque et blindé pour... 75 000 F !

By A. WHITMAN.

CETTE voiture dépasse légèrement 6,70 m de long, pèse presque 3 tonnes et a un moteur V-8 de 7,5 litres qui développe 340 CV. Certaines versions sont blindées. Un char de combat ? Pas du tout. C'est le dernier modèle de voiture américaine de grand luxe, la Lincoln Continental Executive Limousine, fabriquée à Chicago par la Lehmann Peterson Coach Co. Inc., la seule usine indépendante des Etats-Unis qui fabrique des limousines en série.

Cadillac sort des limousines de ses propres usines, ainsi que Mercedes en Allemagne et Rolls Royce en Angleterre. D'autres sont construites pour ainsi dire sur mesure, généralement par des constructeurs d'ambulances et des entreprises particulières. Mais il n'y a que Lehmann Peterson pour convertir les voitures de série en limousines et les vendre par l'intermédiaire d'un réseau de concessionnaires.

Parmi les clients de la firme, on compte : M. Lyndon Johnson, la reine de Hollande, le général Franco, l'ambassadeur américain à l'O.N.U. Arthur Goldberg, des princes arabes riches en pétrole, et le chef de l'état-major interarmes des U.S.A. Mais la plupart des voitures spéciales sont commandées par des sociétés qui tiennent à donner aux déplacements de leurs directeurs une allure princière. Certaines, comme Ford, n'en ont qu'une ou deux qu'elles réservent surtout aux visiteurs importants. D'autres, comme la Nord American Aviation, entretiennent une véritable flottille : cinq ou six.

Lehmann Peterson a également fourni la voiture spéciale utilisée par Paul VI pendant son séjour aux Etats-Unis en novembre 1965. Cette voiture a été construite par Lincoln pour des essais en 1962, au moment où l'on commençait à fabriquer des voitures spéciales en grand nombre. Au moment où le pape s'est rendu aux Etats-Unis, elle avait déjà roulé 280 000 km. On l'a convertie en salle du Trône miniature — avec écrans spéciaux, éclairage et système de public address — en huit jours et une dépense qu'on dit de l'ordre de 25 000 dollars (125 000 F).

Ce qui est curieux, c'est que peu de personnages célèbres, sans parler des dignitaires, possèdent une telle voiture.

« Jerry Lewis a acheté l'une des premières que nous avons fabriquées », a dit George Lehmann. « Il l'a gardée quelques mois, puis s'en est lassé. Nous l'avons reprise volontiers. Cette voiture est notre meilleure publicité, et, comme il n'y en avait pas beaucoup en circulation, cela nous aurait ennuyé qu'elle reste dans un garage.

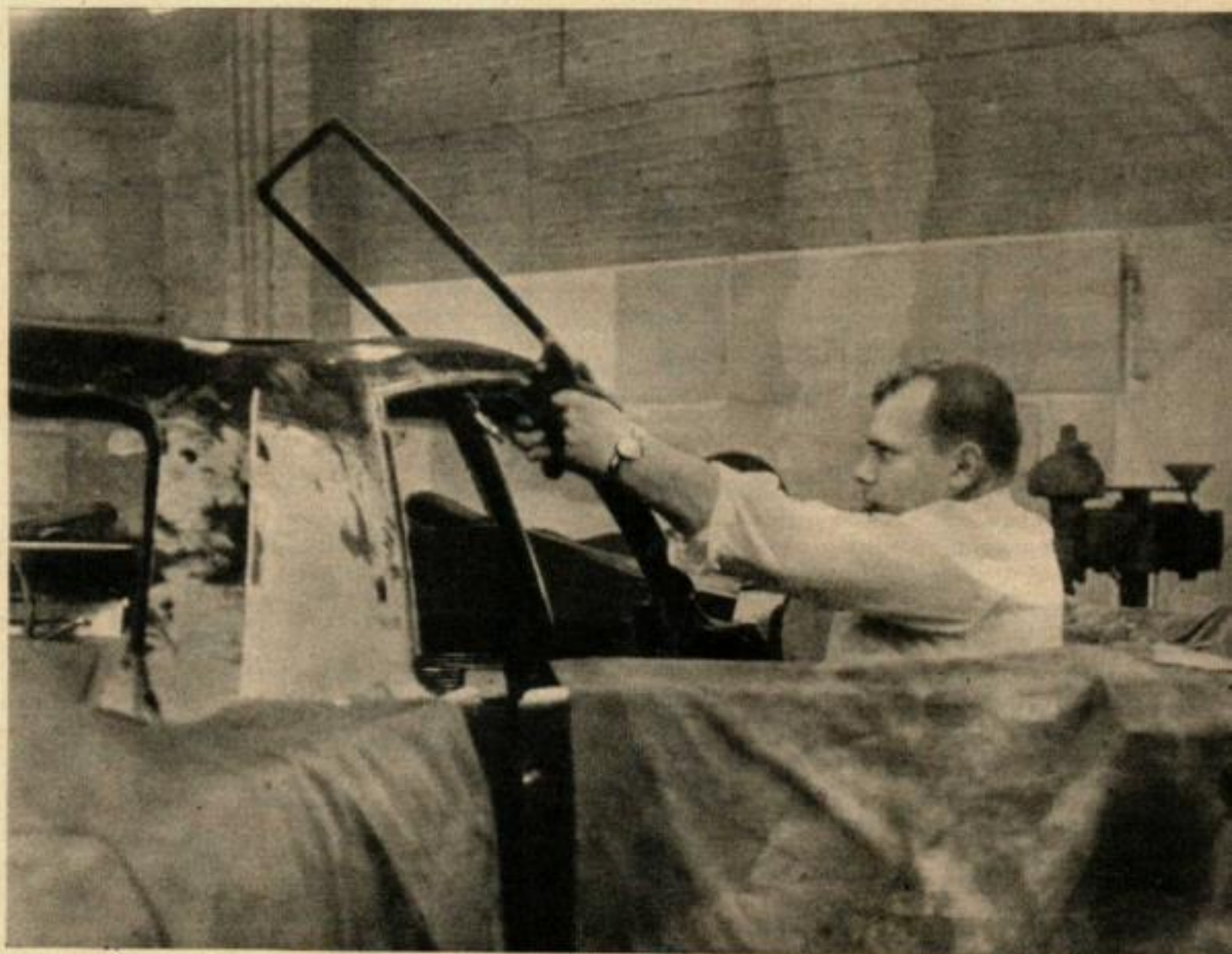
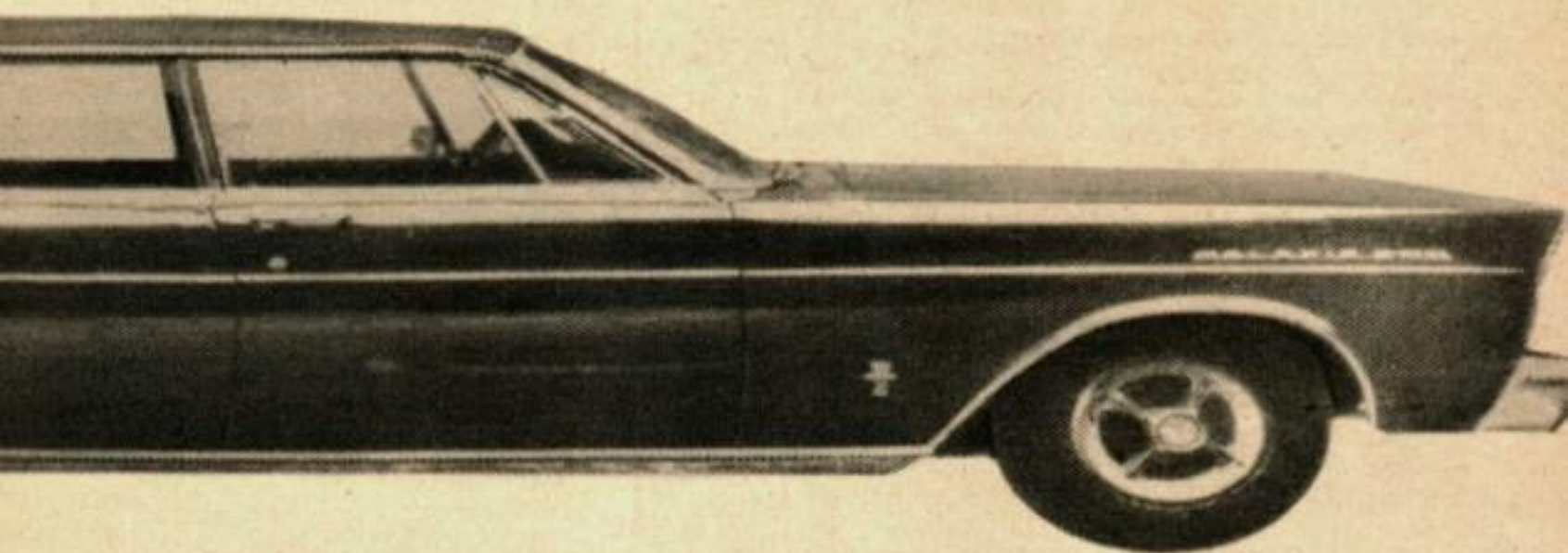
« Nous avons compris depuis que la plupart des vedettes du spectacle et des sports

SA VOITURE



LA VOITURE EST SCIEE EN DEUX, juste en arrière des montants de porte, après déshabillage de l'intérieur et démontage du toit.

SA VOITURE



LA VOITURE EST SCIEE EN DEUX, juste en arrière des montants de porte, après déshabillage de l'intérieur et démontage du toit.

cherchent plutôt le genre tapageur que le genre important. Nous avons déjà vendu pas mal de voitures à Hollywood, mais elles appartiennent toutes aux studios — Warner Brothers, Revue — qui s'en servent pour les visiteurs importants. Les vedettes semblent surtout priser des machines étrangères dopées et des voitures de sport. »

Cette firme unique en son genre fit ses débuts en 1962, lorsque Lehmann, âgé de 24 ans et qui venait d'être libéré du service militaire, se retrouva avec un héritage assez conséquent. « Il avait une fortune qui lui permettait de vivre de ses rentes » a dit un de ses collaborateurs. Mais Lehmann n'avait pas un tempérament de rentier. Il avait une telle réserve d'énergie qu'il ne pouvait se tenir tranquille dans son bureau pendant cinq minutes, même quand il y avait des visiteurs, trois téléphones qui sonnent sans arrêt, un système de public address pour entrer en communication instantanée avec n'importe quelle partie de l'usine, et une pile de courrier journalier...

Certains jours, c'est un véritable tourbillon.

« Je ne savais pas ce que je voulais faire, dit-il. J'aime l'automobile et je voulais me lancer dans ce domaine. Mais comment ? Quoi ? »

Il finit par rencontrer Robert Peterson. « Pete » avait douze ans de plus que lui et il était exactement son antipode : détendu, nonchalant, aimable. Mais il ne faut pas s'y tromper. Dessinateur d'automobiles et homme d'affaires, il avait passé la plus grande partie de sa vie à lancer des affaires avant de les céder.

Un nouveau au marché

Quand il rencontra Lehmann, Peterson venait de vendre une excellente affaire de fourniture de gaz propane dont il commençait à se lasser. Il entretenait depuis longtemps l'idée qu'il y a encore de la place dans le domaine de l'automobile pour de nouvelles affaires, et il croyait savoir quel genre d'affaires : fabriquer des limousines pour les gens fortunés et les firmes de grand standing qui augmentent de jour en jour.

Après quelques entretiens préliminaires, les deux hommes reconnurent qu'il ne leur est guère possible de construire et de distribuer une voiture en partant de rien, mais qu'ils peuvent très bien, par contre, convertir une voiture déjà fabriquée en l'agrandissant aux dimensions d'une limousine. Ils prirent contact avec Ford, dont la division Lincoln Mercury fabrique à peu près 14 000 Lincoln « Continental » par an, mais a cessé de fabriquer des limousines bien avant 1930. Ils proposèrent de convertir la Lincoln, voiture de luxe classique, en voiture encore plus opulente, à la condition que Lincoln les fasse vendre par ses concessionnaires.

Les gens de chez Lincoln trouvèrent cette proposition assez raisonnable, mais seulement si la qualité mécanique se maintient dans la transformation. Ils firent transformer deux voitures et les soumirent aux essais sur route

sur 160 000 km. Les voitures transformées donnèrent toute satisfaction. L'une d'elles — comme nous l'avions déjà dit — est encore en assez bon état pour être transformée à l'intention du Pape. La nouvelle firme Lehman et Peterson Coach Co. se trouva ainsi, dès ses débuts, étroitement associée avec l'une des plus grosses sociétés du monde.

Pour exécuter les commandes des concessionnaires, Lincoln envoie à L. & P. des voitures de série avec des pièces pour la conversion en limousine. L'ensemble comprend : des ressorts, des amortisseurs et des pneus renforcés, un système auxiliaire de conditionnement d'air et un système de refroidissement beaucoup plus grand. Ce dernier permet de ne pas surchauffer le moteur quand on le fait tourner au ralenti pendant de longues heures en attendant les passagers, comme cela se produit souvent avec les limousines.

Coupée en deux

La firme L. & P. met à nu l'intérieur de la « Continental », démonte le toit et coupe la voiture en deux, à la hauteur des montants de porte. On interpose des parois d'acier de 86 cm pour « allonger » la partie arrière, et de nouvelles cuvettes de plancher sont soudées en place pour compenser la longueur ajoutée. On remet le toit en place et on le couvre de vinyle doublé. La seule modification importante, c'est l'installation d'un nouvel arbre de transmission plus long.

Les aménagements standard comprennent : le compartiment du chauffeur, un compartiment arrière contenant cinq sièges, le plus gros appui-bras du monde, et un équipement radio posé sur un meuble de rafraîchissements en noyer. On y trouve également un parapluie rangé sous le siège avant, en cas de mauvais temps. Et ce qui est mieux encore, c'est le chauffeur, naturellement, qui ne doit pas oublier de l'emporter à chaque sortie.

Les suppléments comprennent un système de télécommande pour signaler au chauffeur que Son Excellence est prête pour une gyration, des intercoms, des systèmes de public address très complets, et tout ce qui peut faire plaisir au client.

« On peut faire toutes sortes de choses à l'intérieur comme à l'extérieur », explique Peterson, qui fait tous les plans de transformation. « Les seules conditions sont que le client les désire, qu'il puisse les payer et... que Ford ne les trouve pas de mauvais goût. »

Assez fantaisistes

Jusqu'à présent, les transformations à la demande comprennent : des marchepieds, des coffres spacieux, des carrosseries à l'épreuve des balles (dont on évite de parler sinon pour dire qu'elles existent), des vitres photochromes, qui semblent transparentes mais qui s'assombrissent quand le soleil brille davantage, et des toits démontables pour les voi-

(Suite page 124)

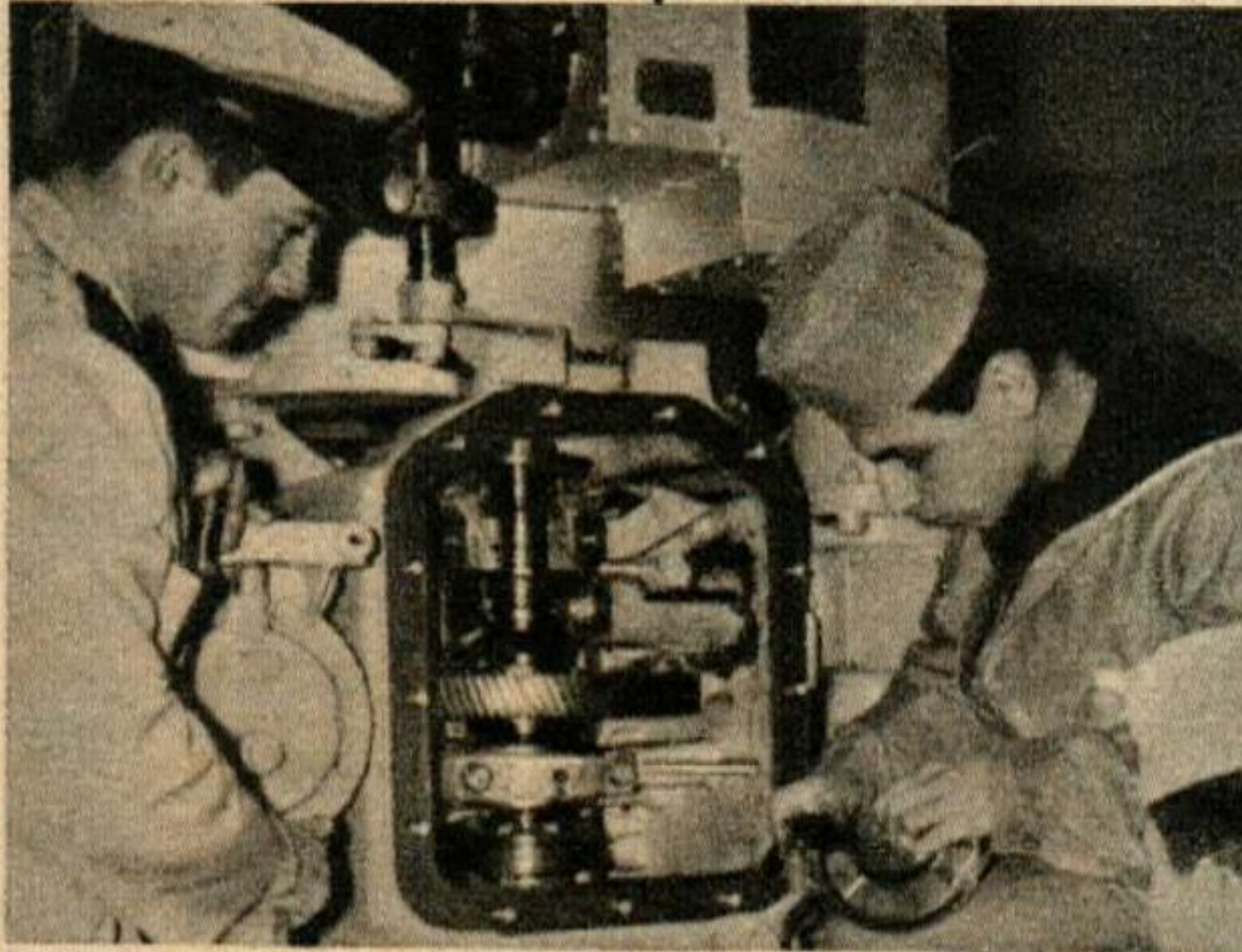
LA MARINE NATIONALE

FORME

progressivement son personnel dans ses

ECOLES DE SPECIALITES

- Brevets Elémentaires
- Cours de Quartiers-Maîtres
- Brevets Supérieurs



TOULON

Mécaniciens
Missiliers
Electriciens d'armes
DéTECTEURS
DéTECTEURS A.S.M.
Radios
Transfilistes
Timoniers
Infirmiers
Maîtres d'hôtel

CHERBOURG

Electriciens
Charpentiers

BREST

Manœuvriers

LORIENT

Fusiliers

ROCHEFORT

Mécaniciens aéro
Electromécaniciens
et électronique aéro
Fourriers
Cuisiniers
Commis aux vivres
Secrétaires

ST-RAPHAEL

puis bases d'Aéro-
nautique navale

Pilotes
Navigateurs
Contrôleurs aéro

UN ENGAGEMENT DE 3, 4 OU 5 ANS

permet, aux jeunes Français, de bénéficier
de cette **FORMATION**.

Pour tous renseignements, remplissez le bon
ci-dessous et envoyez-le à l'adresse indi-
quée.

M.

Date naiss. Niv. Etudes

Adresse

S.E.M. 15, rue de Laborde - Paris 8^e

Comment allonger sa voiture

(Suite de la page 72)

tures devant participer à des parades ou d'autres manifestations de ce genre. Les aménagements intérieurs vont de la voiture du Pape avec son trône hydraulique à l'article connu à l'usine sous le nom de « spécialité funéraires » utilisé par un entrepreneur de pompes funèbres, avec l'extérieur peint en noir sobre et l'intérieur capitonné d'un rouge éclatant.

Avec l'équipement standard, la limousine coûte 4 666,66 dollars (73 333,33 F). Avec

les modifications, il n'y a pas de limite au prix.

La plus grosse surprise qu'a connue jusqu'à présent la nouvelle firme, c'est la rapidité de sa progression. N'ayant converti que deux modèles 1962 — en vue des essais, — ils ont produit quinze « 1964 » et quatre-vingt-cinq « 1965 ». Elle compte transformer environ deux cents modèles « 1966 ». Leur usine, qui n'était à l'origine qu'un garage dans le quartier West Side de Chicago, occupe maintenant trois grands bâtiments. Le personnel est passé de quatre employés à quarante-cinq. Les parois, les cuvettes de plancher et les autres éléments d'agrandissement des voitures, qui étaient autrefois exécutés de façon artisanale, sont maintenant commandés à des fournisseurs et normalisés. Tout semble indiquer que la progression se poursuivra.

« On peut dire sans exagérer qu'il y a une queue pour la voiture, dit Lehmann. Notre liste d'attente varie suivant la saison, mais la tendance est très nette. Nous n'allongeons pas les voitures à une cadence assez rapide. »

des petits guides d'un grand secours



GUIDE DES RÉPARATIONS

Toutes les réparations concernant la maison : murs et plafonds, sols, portes et fenêtres, canalisations, appareils sanitaires, chauffage, installation électrique, appareils électroménagers, meubles et sièges, ... ; réparations de la maison, des véhicules.

TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DANS LA MAISON

Travaux de maçonnerie, installation électrique, menuiserie, peinture, papier peint, revêtements, ...

CONSEILS D'ARCHITECTURE ET DE DÉCORATION

Habitat, installation fonctionnelle des pièces, confort moderne, rangement, idées pratiques, protection du logis, ...

dans la même collection :

COUTURE D'AMEUBLEMENT ET OBJETS DÉCORATIFS - AMBIANCES ET DÉCORS - HISTOIRE DES STYLES DÉCORATIFS - L'ENFANT, conception, enfance, adolescence - SAVOIR-VIVRE - ORGANISATION ET ACHATS MÉNAGERS - LE DROIT ET VOS DROITS.

Chaque volume (12,5 x 17,5 cm), couverture pelliculée en couleurs, environ 200 pages, 6 hors-texte en couleurs, 300 illustrations en noir, index.

COLLECTION PRATIQUE DE POCHE LAROUSSE

CHEZ TOUS LES LIBRAIRES