



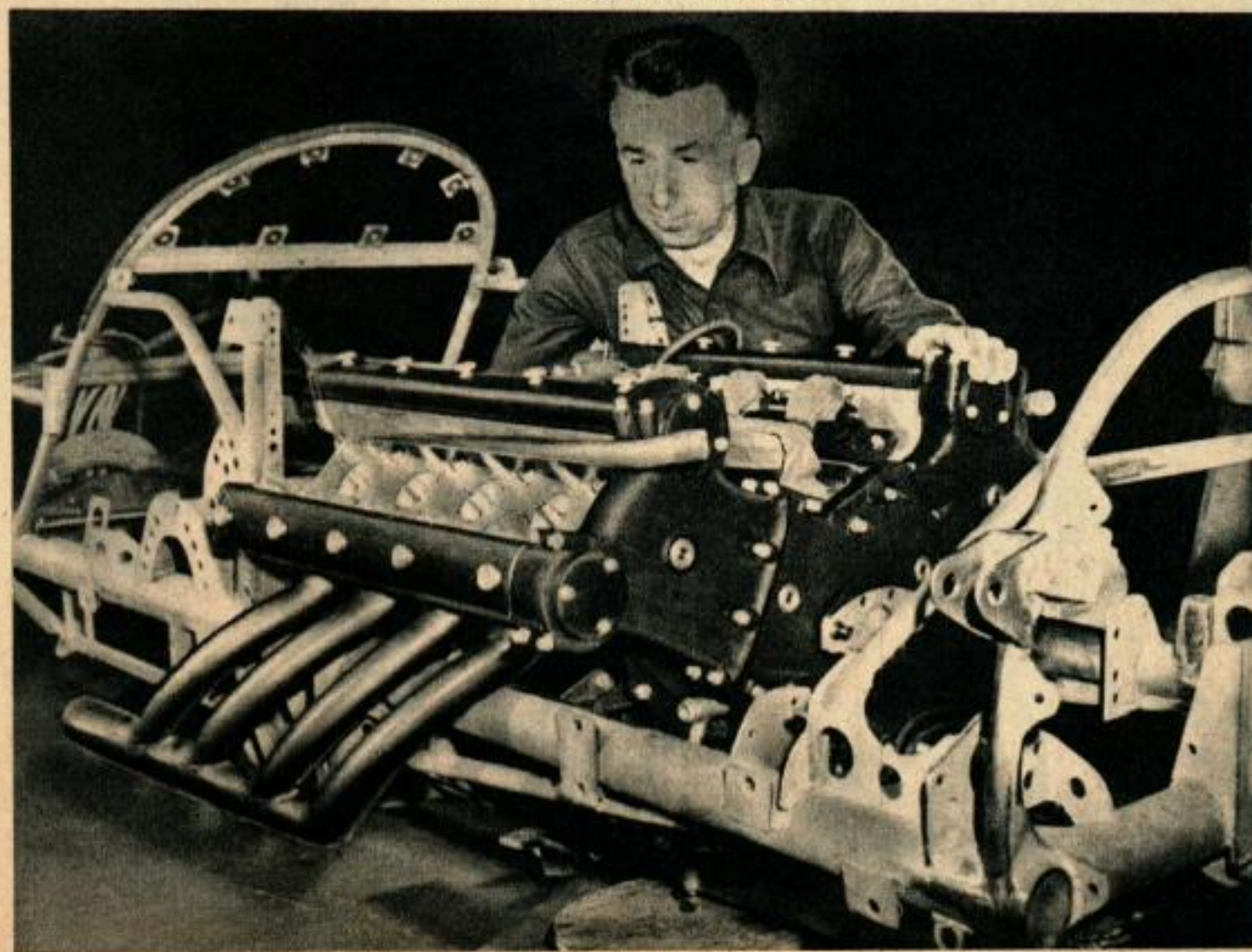
Que faudra-t-il pour gagner à Indianapolis ?

QUELLE voiture gagnera les « 500 miles » cette année? Selon un « tuyau » sérieux, ce sera un roadster Kurtis 500, propulsé par un moteur Meyer-Drake à 4 cylindres, d'un taux de compression de 13 à 1 ou plus, et brûlant de l'alcool pur.

Voici le pari à faire si vous êtes un joueur prudent et si vous misez habituellement sur les favoris.

Les experts sont d'accord pour déclarer que le gagnant sera vraisemblablement un roadster conçu spécialement pour les « 500 miles » (et non une voiture à deux fins courant également sur les pistes en cendrée). Elle pèsera environ 800 kilos et sera équipée d'un moteur ayant fait ses preuves, lequel sera décalé de 10 à 18 cm vers la gauche (ce qui déplacera le poids vers l'intérieur des virages, qui se prennent en

Une nouvelle voiture inscrite cette année est la Hopkins V-8, développant 405 CV. Le moteur comporte un bloc Studebaker et des bielles Cadillac.



sens contraire des aiguilles d'une montre). Ce moteur fonctionnera par injection du carburant, et les efforts des spécialistes porteront plus sur la puissance que sur l'aérodynamisme.

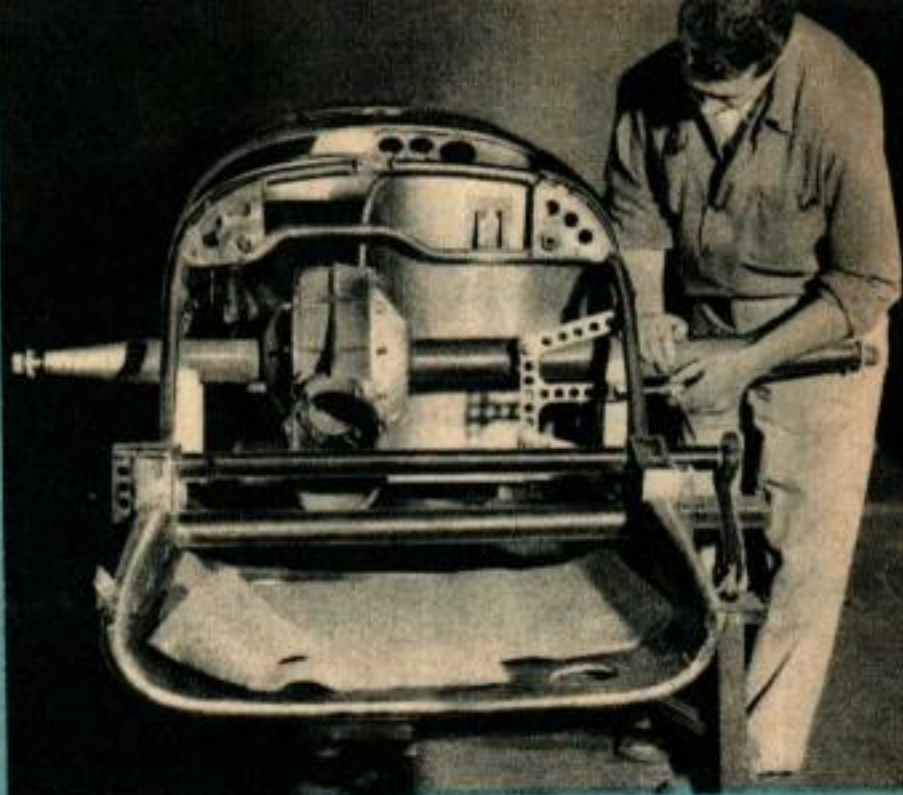
Mais tout le monde ne joue pas les favoris. Un joueur non conformiste persévérant est Lou Welch, propriétaire des surpuissantes Novis, qui n'ont jamais eu de chance et n'ont jamais gagné la course, tout en établissant des records de qualification.

Après dix années d'échecs avec la traction avant, Welch passe à la traction arrière. Il a monté ses moteurs Novi V-8 sur deux roadsters construits par Kurtis. Ces moteurs perfectionnés développent une puissance bien supérieure à 600 CV (comparés aux 330 CV des moteurs Meyer-Drake).

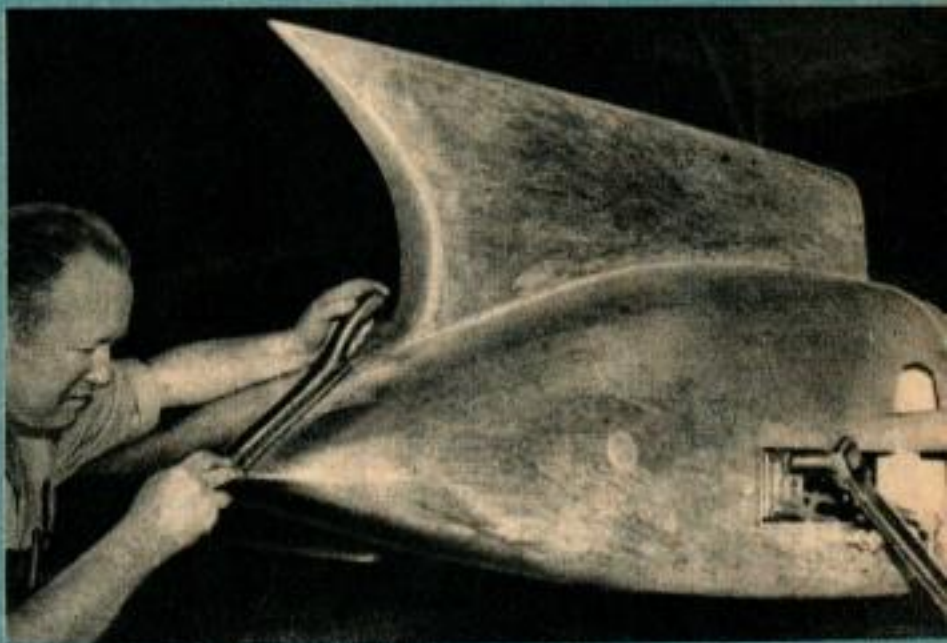
Un autre « outsider » est Lindsey Hopkins, qui a l'intention d'engager dans la course un V-8 à injection de 405 CV, construit en partant d'un bloc Studebaker.

On s'attend à voir courir cette année une voiture qui ne fut pas prête à temps l'an dernier: la Kurtis équipée d'un moteur six cylindres Ferrari de 400 CV.

La piste a été refaite sur plus de la moitié de sa surface pour éliminer les rides qui s'étaient produites dans les virages. On s'attend à ce que les vitesses de qualification soient supérieures de 2,5 km à l'heure à celles de 1955. Les vitesses atteintes cette année devraient être de nouveaux records pour la course, sauf pluie ou accident, ou sauf l'une de ces circonstances imprévisibles qui font que l'on ne peut se fier à aucune prévision, même celle émanant d'un expert.



Vue arrière de la nouvelle Novi, qui est à traction arrière cette année. Le carter du différentiel est déporté vers la gauche afin de s'aligner avec le moteur.



L'aileron de queue de la Novi est décalé vers la droite pour se trouver derrière la tête du conducteur. Il ne s'agit d'ailleurs que d'un artifice de carrosserie destiné à donner une apparence plus impressionnante à la voiture.



Le côté droit du cockpit de la Novi (montrée ici en cours de construction) est découpé assez bas pour permettre au pilote de sortir au cas où la voiture se retournerait.