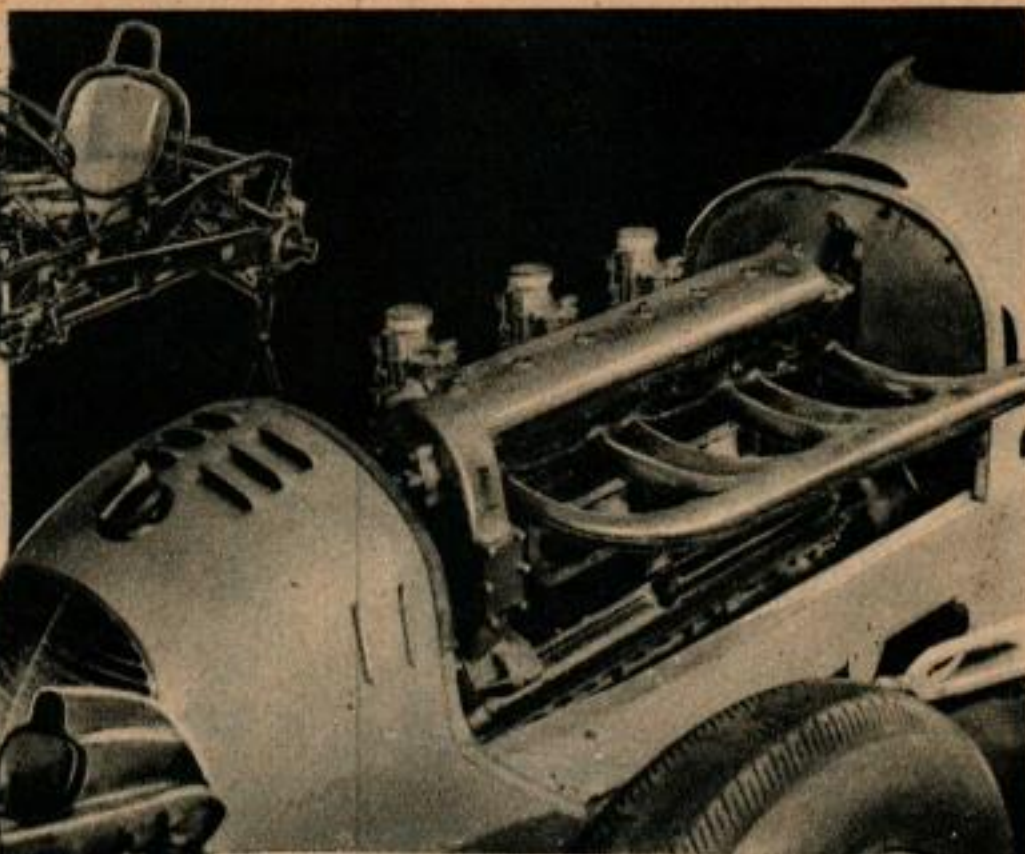
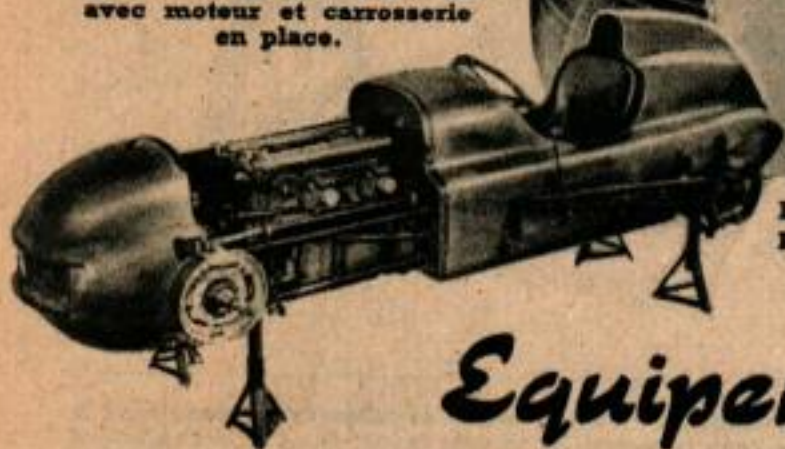


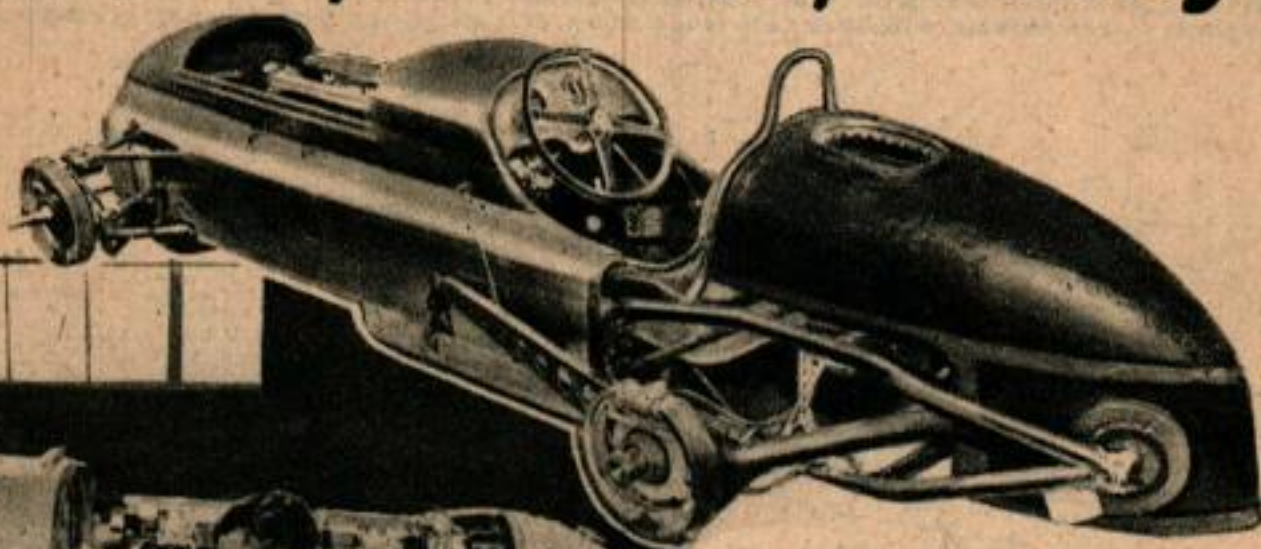
Le châssis en acier tubulaire de la voiture «Kurtis» est soudé d'un seul tenant. Ci-dessous la même voiture avec moteur et carrosserie en place.



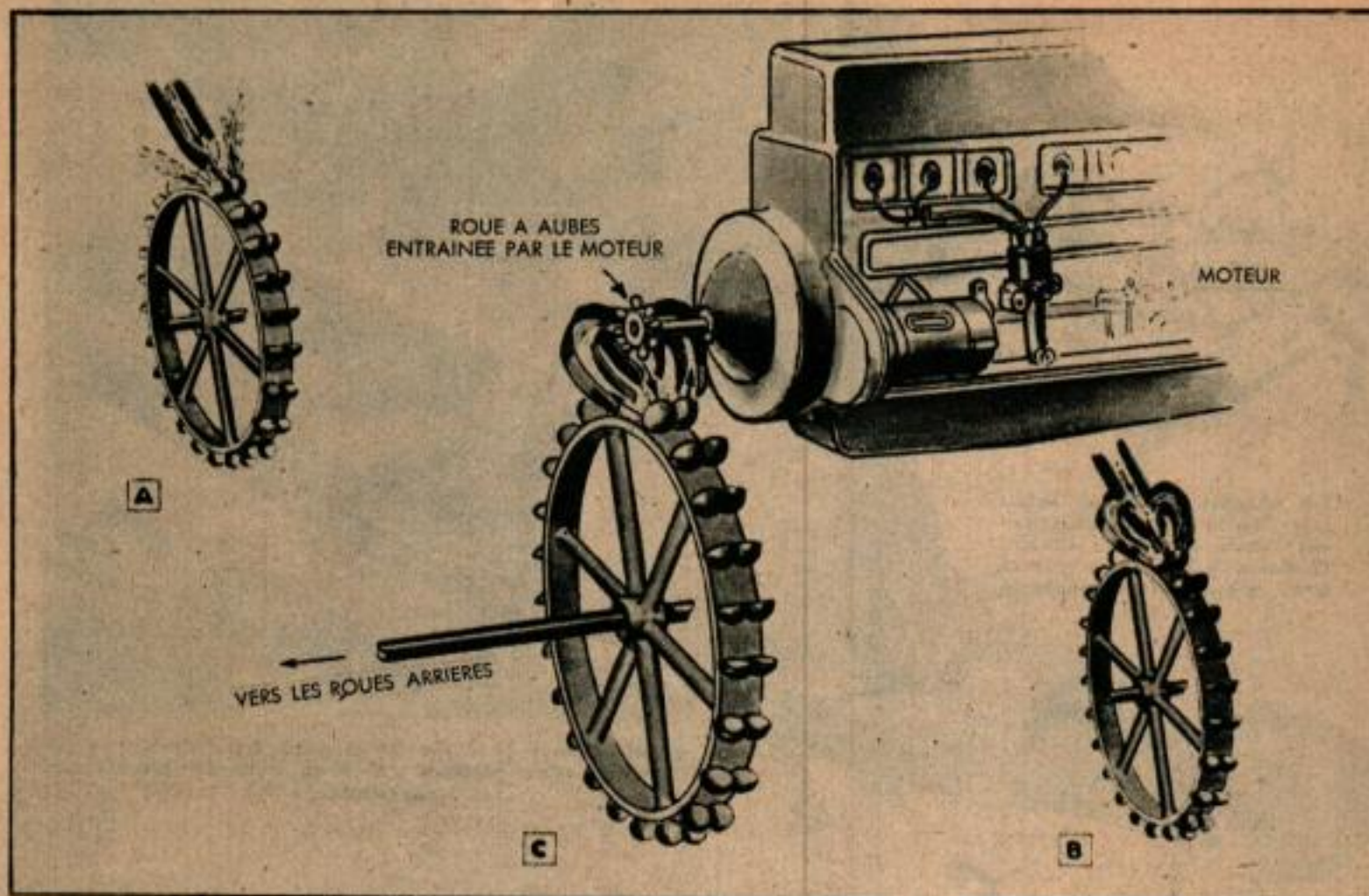
Le «Twin Coach» utilise un moteur de «bus» modifié pour les grandes vitesses. Il a un bloc tout aluminium et 3 carburateurs.



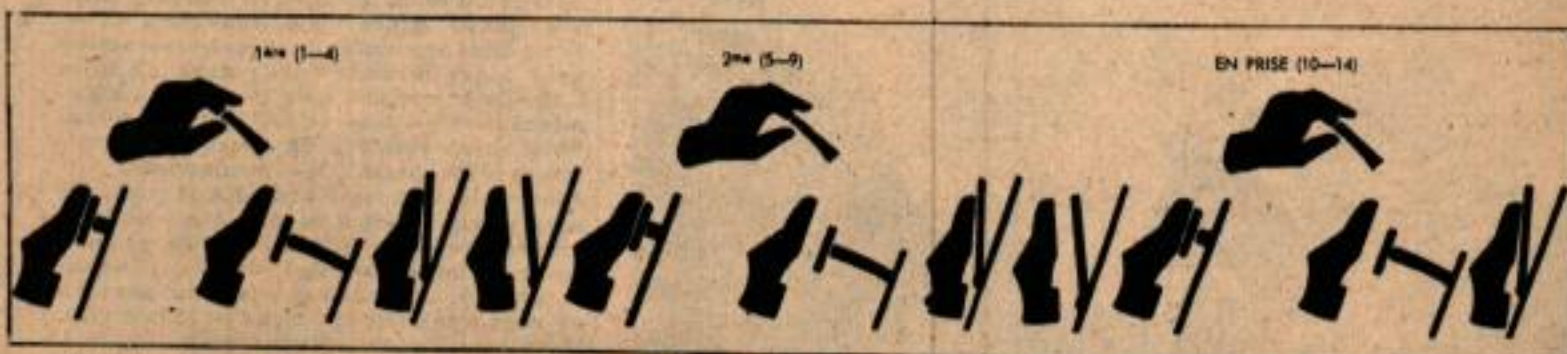
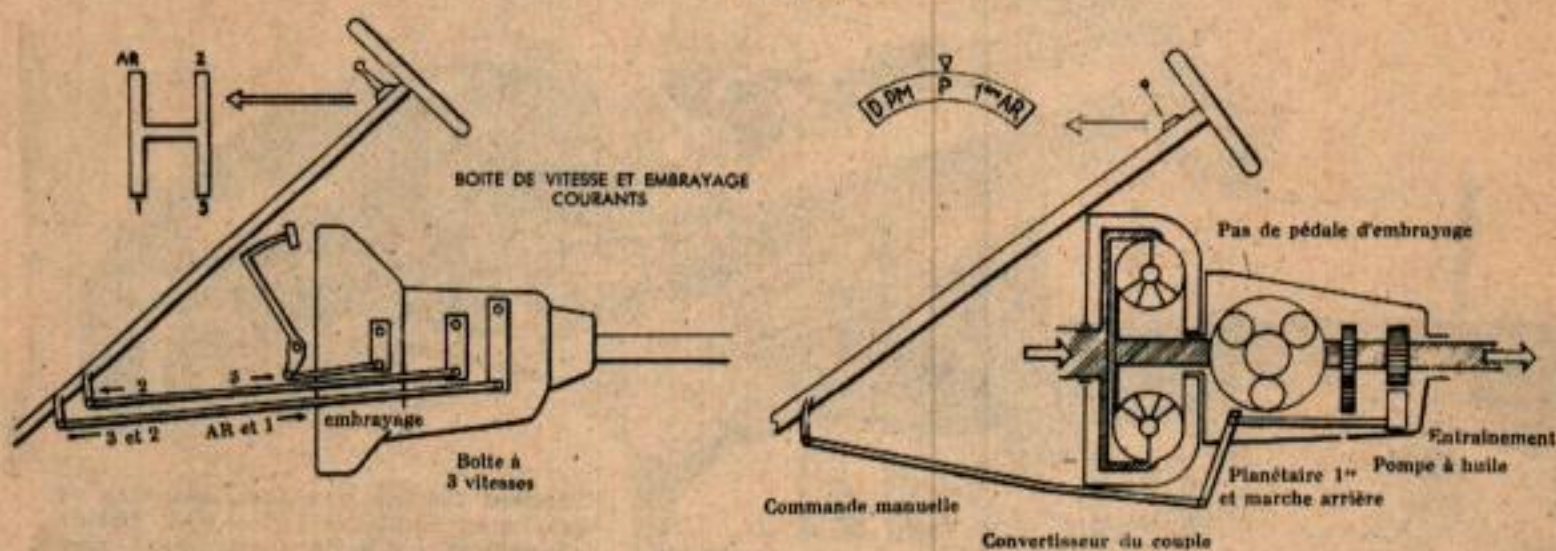
Equipement pour le «Speedway»



Pendant 800 km très durs, hommes et machines rugissent dans le circuit «Speedway» d'Indianapolis pour une épreuve d'endurance et de vitesse. Chaque année apporte de nouvelles créations dans les moteurs et les carrosseries pour aider le conducteur dans sa lutte à être le premier à voir le drapeau à damiers. Cette année ne fait pas exception. Voici deux voitures de course qui pourraient être parmi les vainqueurs. Ci-dessus, la voiture Kurtis Kraft qui a un réservoir à essence en matière plastique vulcanisée pour supprimer les pannes dues à l'ouverture des rivures pendant la course. A gauche, cette suspension de roue à torsion élastique peut ramener la voiture Fageol «Twin-coach» au but, en tête du peloton des autres voitures de course.



Ces dessins fournissent une explication simple par l'hydraulique de l'action du convertisseur de couple de la boîte de transmission Dynaflo des Buick. «A» représente l'eau frappant les godets incurvés de la roue à aubes qui redirigent le courant en sens inverse, le courant inverse exerce une double pression sur la roue à aubes; ainsi, son couple ou effet de rotation est double de celui produit par l'eau frappant une lame plate. «B» montre comment le courant d'eau est renvoyé vers l'arrière des godets pour donner une force additionnelle et «C» explique comment le convertisseur hydraulique de couple multiplie l'effort de rotation de la même façon. Le fluide est réutilisé et enfermé dans un carter pour éviter qu'il ne s'en perde. Une pompe à moteur maintient la circulation; la partie menée (turbine) correspond à la roue à aubes, et le stator, aux chutes donnant le changement de direction du fluide.



14 opérations sont nécessaires pour passer de la façon habituelle à la vitesse supérieure au lieu de 2 pour le système automatique.