

Rotto il muro dei «53»

davanti a 2500 tifosi

**Dal nostro inviato
Marco Bonarrigo**

BORDEAUX - Il giornalista spagnolo, sudato, stravolto, chiede con voce flebile all'operatore la linea per Madrid. Mormora qualcosa nella cornetta, poi si schiarisce la gola e legge da un foglietto spiegazzato scandendo le parole con la massima enfasi che gli consentono gli ultimi scampoli di fiato. Il velodromo è deserto e deserta è anche la sala stampa dove rimbombano le sue parole.

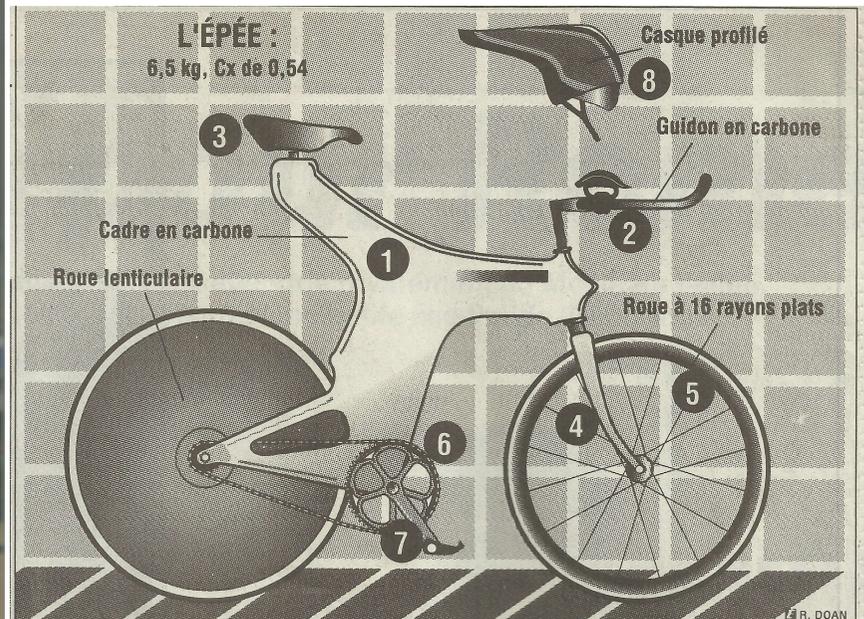
«Eruzione, tornado, termite caparbia, volpe astuta. Miguel Indurain, in groppa a un destriero d'acciaio, ha dimostrato di

essere l'uomo più rapido di tutti i tempi. Con le fatiche di un galco e la tenacia di un camaldolese è stato capace di correre più di 53 chilometri in un'ora di sforzo febbrile nel ventre di un velodromo arroventato. Saggia alchimia di talento e forza, equilibrata miscela di sogno e allenamento, impulso coordinato di cervello e cuore. Per il navarro, per la Spagna e per lo sport mondiale un'impresa che splenderà radiosa con la perenne solennità dei suoi simboli». Fine della dettatura. Il giornalista



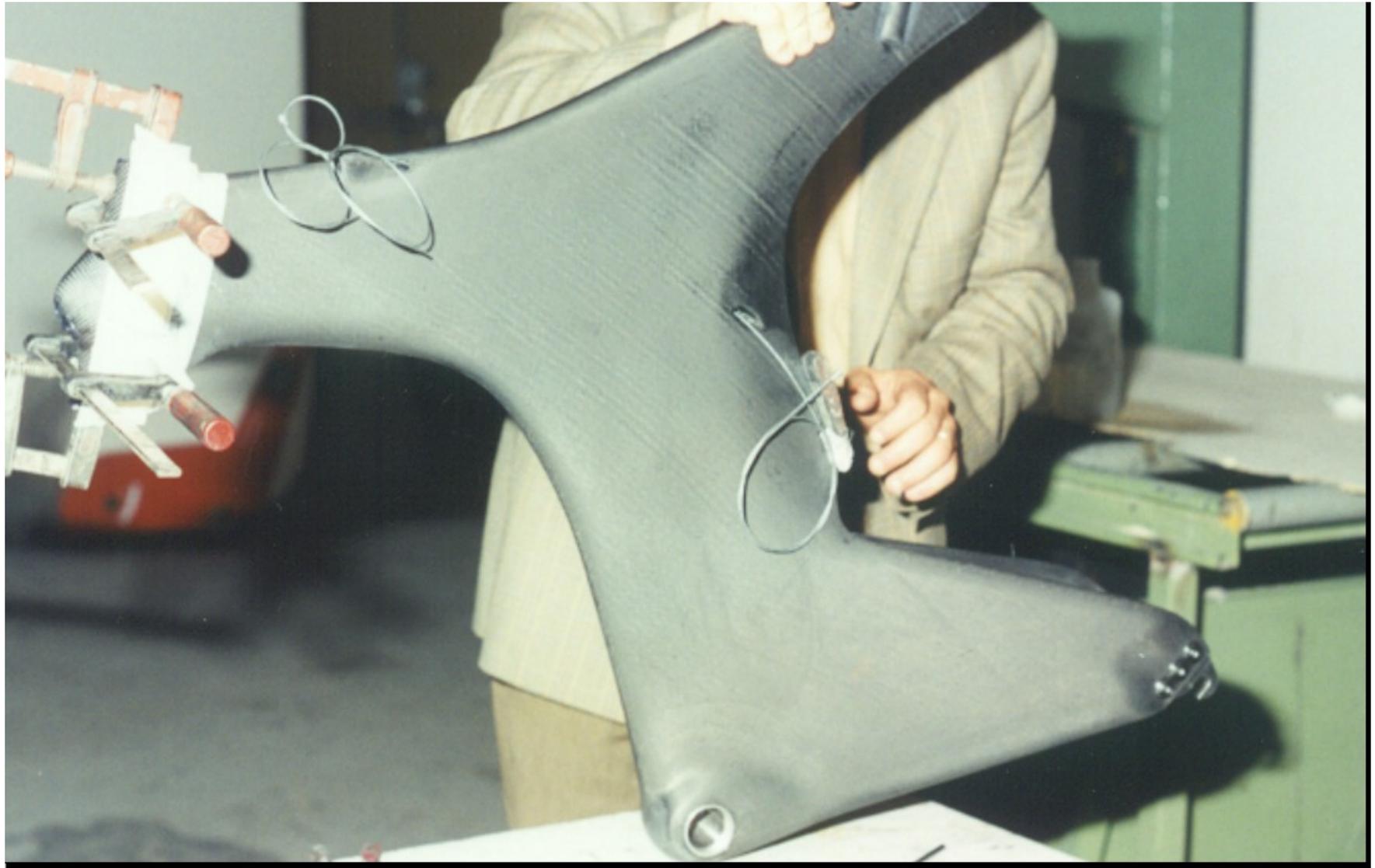
mette giù la cornetta e si accende distrutto sulla sedia di plastica.

Antefatto. Parla José-Miguel Echavarría: «Sì, c'è un giorno preciso in cui ho cominciato a pensare che Miguel poteva tentare il record dell'ora. Vi ricordate della cronometro di Lussemburgo al Tour del '92? Bene, quel giorno Miguel pedalò per 65 chilometri a 49 di media. Mi ricordo che in certi tratti di pianura volava costante a



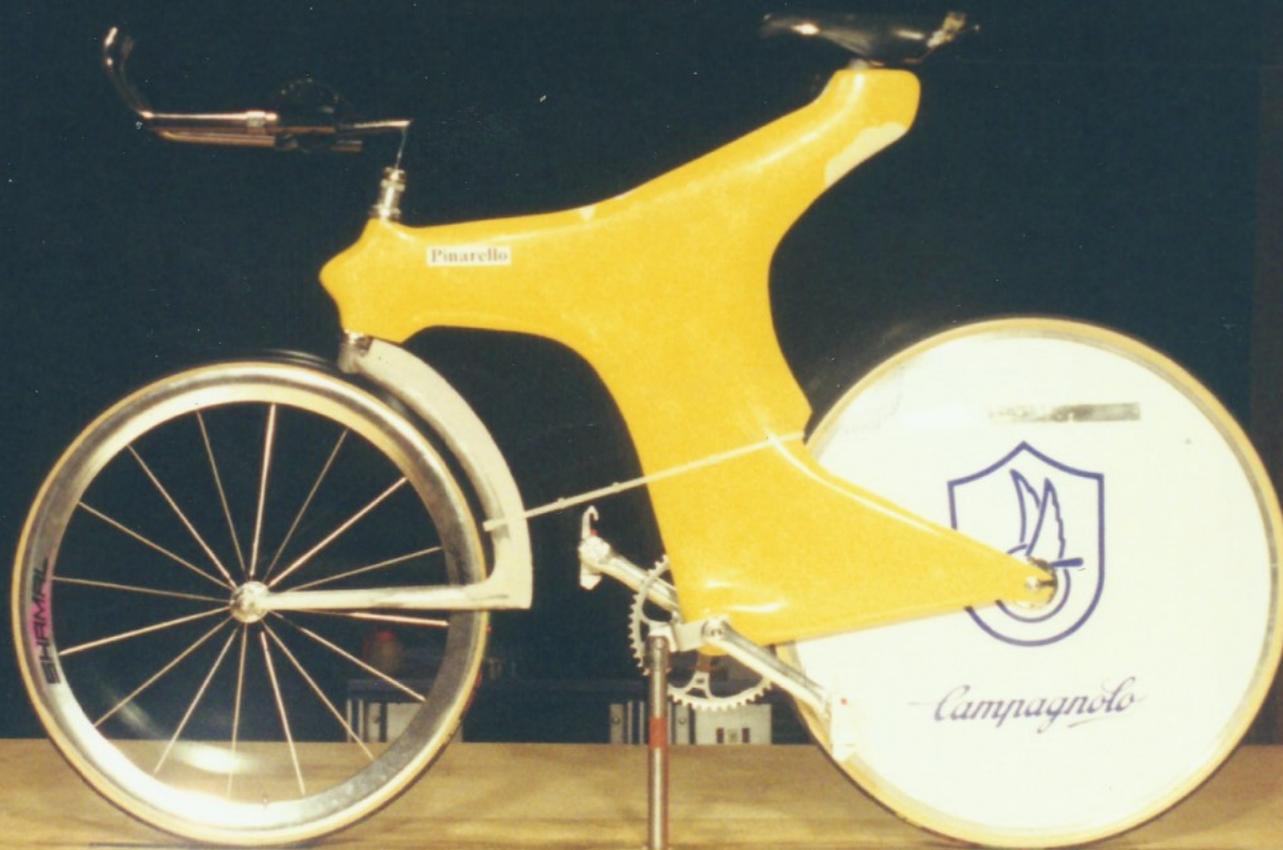
L'arme du record

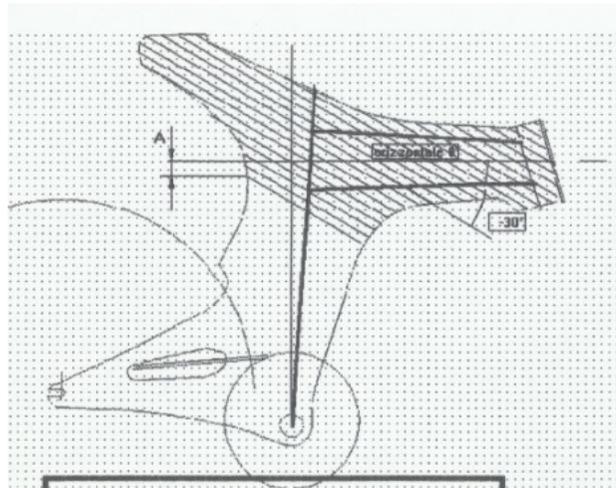
- **1. CADRE**: ideato e fatto per Elio Borghetto, l'una delle teste pensanti degli ateliers Pinarello, e Marco Giachi, il padre della Lamborghini, il quadro monobloc in fibre di carbone dona a cet engin un aerodynamisme jamais atteint jusque là, 0,54. Autour de l'axe de pédalier, les fibres de carbone atteignent 3 mm, la plus grosse épaisseur du cadre; partout ailleurs, l'épaisseur est de 1,5 mm. Un vrai coup de sabre.
- **2. GUIDON**: pièce unique et sur mesure réalisée par Italmanubri en carbone, sa forme est celle d'un guidon de triathlète.
- **3. SELLE**: fabriquée par Selle Italia et baptisée « Turbo » en raison de ses propriétés ergonométriques exceptionnelles, elle est fixée sur une tige mobile qui peut être avancée ou reculée et procurer ainsi un meilleur aérodynamisme.
- **4. FOURCHE**: à l'avant, elle sera finalement profilée et traditionnelle. A l'arrière, c'est une patte effilée qui n'est autre que le prolongement du cadre monobloc mordant sur la roue arrière. La chaîne passe par une ouverture faite dans le carénage.
- **5. ROUES**: lenticulaire à l'arrière. Hésitation pour la roue avant entre une hamal à 16 rayons plats ou une seconde roue lenticulaire. A l'avant comme à l'arrière, la circonférence devrait être de 2,08 m.
- **6. BRAQUET**: Indurain optera pour un 59 x 14, soit 8,765 m de développement pour des roues de 2,08 m de circonférence. En 1972, Merckx avait utilisé un 52 x 14; Moser un 57 x 15 en 1984; Obree un 52 x 12 l'an passé; et Boardman 53 x 13. A Mexico, Moser a échoué en ayant opté pour un 62 x 15.
- **7. MANIVELLES ET PÉDALES**: Campagnolo a conçu pour le record des manivelles de 190 mm (celles qu'emploie Indurain habituellement sont de 180 mm). Pédales (Campagnolo) et chaussures (Sidi) ne font qu'un. Le jour du record, une toile plastifiée chassant l'air recouvrira l'ensemble.
- **8. CASQUE**: un équipement d'astronaute, dit-on, car il s'agit d'un des éléments surprise de la panoplie en raison de son aérodynamisme et de sa forme. Le secret est resté bien gardé jusqu'à ce matin.



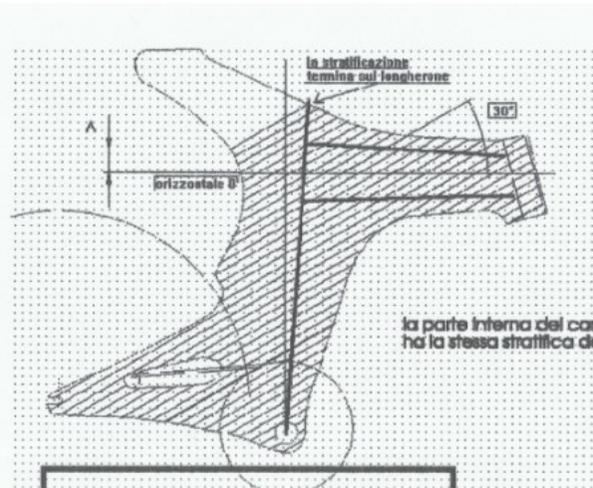
insere le note

AGUSTA
Wind Tunnel

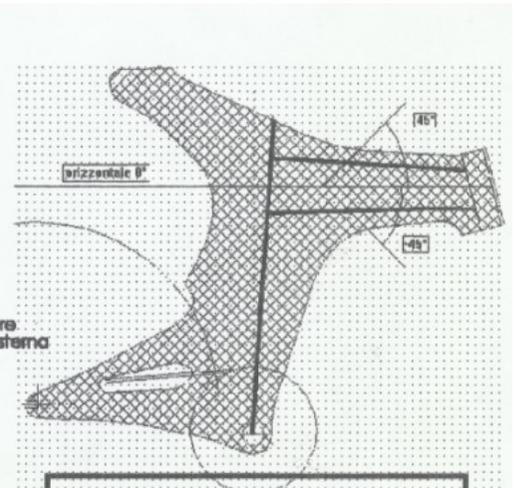




strato n.5
RIPETE N.3



strato n.6
RIPETE N.2



strato n.7
RIPETE N.1

NOTA: per mantenere la **simmetria rispetto allo strato n.4** i due unidirezionali M55J ed IM5600 devono essere stesi in ordine **INVERSO** negli strati 5 e 6

- ①
- ②
- ③
- ④

C0469, (IM5600, M55J), (IM5600, M55J), **C0469**
(M55J, IM5600), (M55J, IM5600), C0469

- ⑤
- ⑥
- ⑦