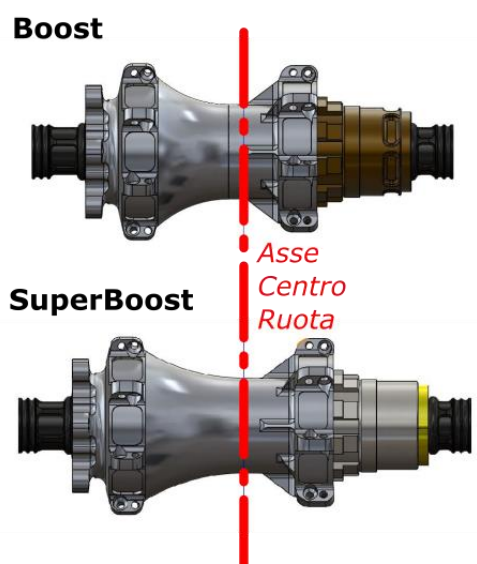


Es: Storm di Juri Ragnoli

Head Angle (<i>ha</i>)	<i>custom</i>	66,5°
Head Tube (<i>ht</i>)	<i>custom</i>	98 mm
Seat Angle (<i>sa</i>)	<i>custom</i>	76,6°
Seat Tube (<i>st</i>)	<i>custom</i>	480 mm
Rear Center (<i>rc</i>)	425 mm	425 mm
Reach	<i>custom</i>	443 mm
Stack	<i>custom</i>	599 mm
BB drop	<i>custom</i>	55 mm
BB height	<i>custom</i>	315 mm
Travel	<i>custom (90 ÷ 130 mm)</i>	113 mm

Asse ruota posteriore **Superboost** 157 [mm]:

- **Aumento notevole della rigidità laterale del carro e della ruota** per la campanatura più esterna. Quindi miglior precisione, stabilità di guida e controllo e sensibilità in curva oltre a miglior trasmissione di elevate potenze.
- Miglior efficienza della trasmissione grazie a un ridotto incrocio della catena con rapporti agili.



NB: Progetto realizzato in collaborazione con RaceFactory per quanto riguarda la parte mozzi.

Linea catena 55 mm con asse pedivella Boost, fattore Q 168 [mm].

Standard **forcellino UDH.**

Tubo di **sterzo 1,5"/1,5"** con passaggio cavi interno.

Passaggio **gomma fino a 2,6"**.

Geometria completamente personalizzabile in base alle misure e alle esigenze del cliente.

Peso Telaio comprensivo di ammortizzatore: **1700 ÷ 1800 [gr]**

Tubi realizzati da estrusione e quindi privi di eventuali punti di giunzione. **Totale assenza di eventuali fori** (tutti i punti di snodo sono esterni al telaio e il pivot principale è corrispondente all'asse del movimento centrale) così da avere una struttura estremamente efficiente.

Tubo obliquo dritto per massimizzare efficienza e resistenza a carichi di punta a parità di peso (Attenzione: sacrificando spazio per un eventuale secondo porta-borraccia).

Tubo verticale con grande offset per massimizzare l'assorbimento elastico delle sollecitazioni su tratti pedalati, anche mantenendo la sospensione bloccata e quindi per una massima efficienza di pedalata.

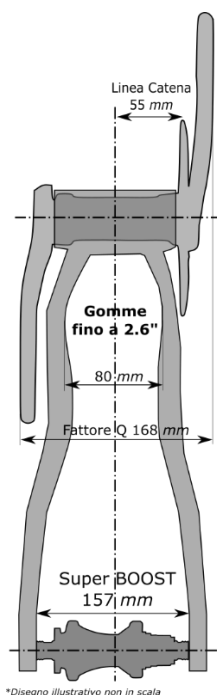


Fasciatura manuale nei punti di giunzione con sovrapposizione di pelli nei punti più sollecitati.

Misure completamente personalizzabili in base alle specifiche biomeccaniche ed esigenze del cliente.



Larghezza maggiorata a Superboost, passaggio **gomma fino a 2,6"**, ma pedivelle con **minimo fattore Q da 168 [mm]** (non aumentato!).

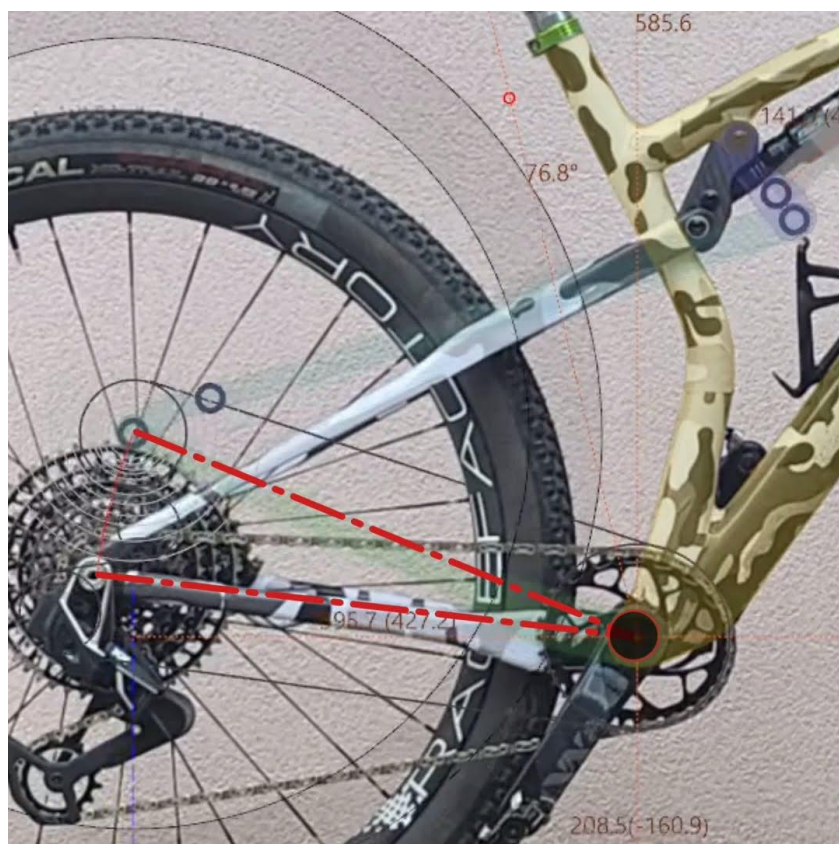


Aumentata elasticità nei punti di flessione durante la compressione della sospensione in modo da rendere possibili escursioni alla ruota maggiori (fino a 130 mm personalizzabile) e massima fluidità della sospensione. Questo grazie alla sezione particolare dei foderi alti che prevede una superficie completamente piatta.

In carbonio lavorata a mano e avente una sezione studiata per massimizzare la rigidità laterale, aspetto fondamentale per minimizzare le flessioni sul carro e portare ad un massimo controllo in curva, massima stabilità su terreni sconnessi, oltre ad una miglior sensazione di trasmissione di potenze elevate, specie in fuorisella.



Pivot principale concentrico al movimento centrale.



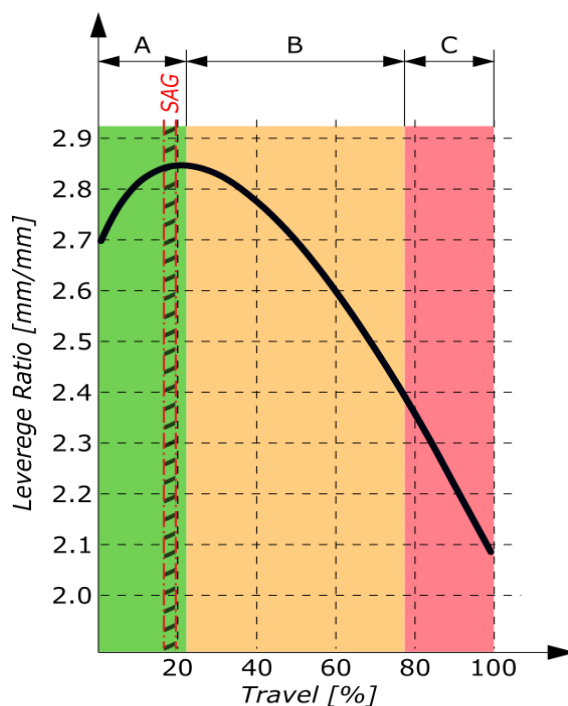
Vantaggi:

- **Aumentata rigidità a parità di peso** grazie allo sfruttamento della scatola movimento centrale con cuscinetti *oversized* per l'alloggio del pivot.
- **Completa assenza di tirocatena**: ciò permette di avere una sospensione davvero fluida, e libera di lavorare senza alcuna inibizione data dall'eventuale tirocatena che si manifesta in altri schemi sospensivi. Capacità di stare incollata al terreno quindi di livello superiore.

Svantaggi:

- **Assenza di Antisquat**: nei rilanci a sospensione aperta risente di *bobbing*. Lo si attenua molto con un adeguato setting all'ammortizzatore frenando le basse velocità, riducendo la velocità di rebound e optando per una soluzione avente una posizione intermedia tra l'ammortizzatore completamente aperto e bloccato. Per questa ragione il tubo piantone è stato studiato per poter utilizzare molto spesso (nei tratti pedalati) l'ammortizzatore bloccato sfruttando l'assorbimento elastico del piantone stesso durante le fasi di pedalata, anche su terreni sconnessi.

Travel personalizzabile posizionando in maniera opportuna i punti di giunzione Carro-Biella-Triangolo Principale e customizzando la biella stessa.



Curva molto progressiva, ma solo oltre il punto di SAG.

- A) **Fase fino a poco oltre il punto di SAG regressiva:** ciò permette di avere un comportamento meno nervoso, meno “salterino”. La bici risulta essere incollata al terreno senza la minima tendenza a rimbalzare a causa degli ostacoli. Ne risulta un grip ai massimi livelli in ogni circostanza e massima scorrevolezza sui tratti sconnessi.
- B) **Progressività moderata a corsa intermedia** atta ad assorbire con la massima efficienza sia gli ostacoli di media che di grossa entità senza arrivare a fine corsa.
- C) **Minimo rapporto di leva dopo l'80% di corsa** per evitare *Bottom Out* anche negli atterraggi dei salti.

Al Carro estremamente compatto (425 mm l'interasse tra movimento centrale e asse ruota) Ragnoli ha scelto una geometria che prevede un movimento centrale molto basso per massimizzare ancor più la maneggevolezza, infatti il *BB drop* è di 55 mm così da abbassare notevolmente il baricentro del sistema *rider/bici*. Inoltre con questa misura si ottiene una distanza orizzontale tra movimento centrale e asse ruota di 421 mm, quasi un record per la categoria.

L'escursione quindi non può essere eccessiva, si tratta di 113 mm di *vertical travel* alla ruota effettivi, che, con un sistema senza tirocatena e con grande progressività sono più che sufficienti anche per i percorsi più esigenti.

Lo sterzo è molto aperto, 66.5° che considerando l'utilizzo di una Forcella Bright RS f929 Xco potrebbe essere paragonato ad un angolo ancora più aperto se avessimo considerato altre forcelle, in quanto la Bright RS scelta da Ragnoli lavora a *SAG 0* e quindi essendo molto sostenuta non si chiude come invece farebbero altre forcelle nel momento con il solo peso del *rider*.

L'escursione della forcella sarà una scelta in base alla gara (le geometrie nominali riportate sono con una Bright RS ad escursione 115 mm, ma Ragnoli non esclude di ridurla per rendere la bici ancora più agile).

Il tubo piantone (virtuale) è di 76.6° per una migliore posizione in sella anche su salite ripide e tagliato al limite per permettere l'utilizzo di un reggisella telescopico da 125 mm (in modo da sfruttare a pieno l'assorbimento elastico delle sollecitazioni del piantone).

Montaggio bici di Ragnoli (consigliato se si cercano massime performance senza compromessi):

- Forcella Bright RS f929 – ACAD 8 - 115 mm
- Ruote Race Factory
- Cerchio con tecnologia SWBT, canale interno 31,4 mm, UST (senza fori)
Mozzi Race Factory WorldCup Titanium 66Z: Boost anteriore (asse 110x15 mm) e Superboost posteriore (asse 157x12 mm)
Raggi Berd UHMWPE (in alternativa carbon)
- Freni BCA HightTechPerformance, dischi y0d4 160 mm
- Trasmissione Sram Eagle SL, corona non circolare 36 T, pedivelle XX1 165 mm
- Comandi cambio e telescopico Zirbel Twisters WE01
- Reggisella telescopico RockShox Reverb AXS 125 mm
- Sella SMP F20C con *rail* in carbonio
- Manubrio FM bike Viper 2.0 integrato: attacco 90mm -30°, larghezza 700 mm, BackSweep 8°
- Gomme Vittoria Mexcal XC-Trail 2.35"
- Ammortizzatore RockShox SID luxe Ultimate 190x45 mm
- Pedali XTR

Peso 10,3 kg