

BIGFOOT

the Essence of Supermoto



SCRITTO DA GIANNI BORGIOTTI

INDICE

<i>COS'E' IL SUPERMOTO BIGFOOT.....</i>	2
<i>L'ORIGINE DELLA SUPERMOTO.....</i>	3
<i>SCELTA DELLE GOMME.....</i>	4
<i>SOSPENSIONI E ASSETTO.....</i>	8
<i>IMPIANTO FRENANTE.....</i>	9
<i>RAPPORTATURA.....</i>	9
<i>ACCESSORI SECONDARI.....</i>	10
<i>SPECIAL PARTS.....</i>	10
<i>LA GUIDA.....</i>	11
<i>FAQ.....</i>	14

COS'E' IL SUPERMOTO BIGFOOT

SUPERMOTO BIGFOOT È IL SISTEMA PIÙ SEMPLICE ED ECONOMICO PER PRATICARE IL SUPERMOTARD. ALLA BASE DI TUTTO C'È UNA MOTO DA GROSS/ENDURO, DI QUALSIASI CILINDRATA, SIA A 2 CHE A 4 TEMPI, CON LA RUOTA ANTERIORE DA 21 POLLICI E LA POSTERIORE DA 19 O 18 POLLICI. LE SOSPENSIONI SONO DA GROSS, LE GOMME DA ASFALTO E L'IMPIANTO FRENANTE È MAGGIORATO.

ESISTE, TUTTAVIA, ANCHE L'ALTERNATIVA CON DOPPIA RUOTA DA 19 POLLICI, *STANDARD DE FACTO* PER LE MOTO DA DIRT TRACK.

IL SUPERMOTO BIGFOOT PUÒ ANCHE ESSERE PRATICATO CON UNA MOTO NATA PER L'USO IN STRADA, ANCHE DI GROSSA CILINDRATA, CON RUOTA ANTERIORE DA 21/19 POLLICI E POSTERIORE DA 17/18 POLLICI.

DEFINITO COME L'ESSENZA DELLA SUPERMOTO, IL BIGFOOT SI ISPIRA INFATTI ALLE ORIGINI DEL SUPERMOTARD ANNI '90, QUANDO I MEZZI ERANO ESSENZIALI E A FARE LA DIFFERENZA ERA IL PILOTA.

DALLA SUA, AVEVA LA GRANDE SPETTACOLARITÀ, ERA DIVERTENTE DA PRATICARE E A BASSO COSTO: IL SISTEMA FUNZIONAVA MOLTO BENE E LE GARE ATTIRAVANO PUBBLICO IN GRANDE QUANTITÀ.

AVVICINARSI ALLA GUIDA MOTARD CON UN SUPERMOTO BIGFOOT È SEMPLICE, ANCHE GRAZIE ALLE CARATTERISTICHE DELLE MOTO, LEGGERE E CAPACI DI DARE AL PILOTA UN GRANDE FEELING IMMEDIATO.

GUIDARE A UN RITMO ELEVATO UN SUPERMOTO BIGFOOT NON È TUTTAVIA COSA DA TUTTI. INFATTI, LA GESTIONE DELLA MINORE ADERENZA CHE OFFRONO LE RUOTE BIGFOOT PARAGONATE ALLE RUOTE CLASSICHE DA 17 POLLICI, RICHIEDE UNA TECNICA DI GUIDA CORRETTA ED UN'OTTIMA CAPACITÀ DI CONTROLLO DEL MEZZO.

L'ORIGINE DELLA SUPERMOTO

LE PRIME “USCITE PUBBLICHE” DEL SUPERMOTARD SI EBBERO PROPRIO AGLI INIZI DEL DECENNIO CITATO POCO SOPRA, IN OCCASIONE DI ALCUNE FAMOSE COMPETIZIONI INTERNAZIONALI. RINOMATI PILOTI, PROVENIENTI DA DIVERSE DISCIPLINE MOTOCICLISTICHE, VENIVANO RIUNITI E MESSI A CONFRONTO SU CIRCUITI CON ASFALTO E STERRATO, PROPRIO PER PERMETTERE A OGNI PILOTA DI ESPRIMERSI SULLA SUPERFICIE A LUI PIÙ CONGENIALE. UNA NUOVA DISCIPLINA ERA NATA.

LE MOTO INIZIALMENTE ERANO SEMPLICI, PREVALENTEMENTE 2 TEMPI, ALLESTITE CON CERCHI DA 21 E DA 19 POLLICI, CON COPERTURE DA DIRT TRACK E UN IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE POTENZIATO RISPETTO A QUELLO DELLA MOTO DA CROSS.

GUIDARE E VEDER GUIDARE QUESTE MOTO ERA SPETTACOLARE, POICHÉ, PER VIA DEL BASSO GRIP GARANTITO DALLE COPERTURE, SI INNESTAVANO FANTASTICHE DERAPATE IN FRENATA E IN ACCELERAZIONE.

LE CAPACITÀ DEL PILOTA NEL GESTIRE IL MEZZO, CON QUESTO TIPO DI MOTO, ERANO DETERMINANTI PER AVERE UNA BUONA PRESTAZIONE.

IL MOTARD SI È POI DIFFUSO IN TUTTO IL MONDO, PER POI ESSERE SOGGETTO ALL'EVOLUZIONE NEGLI ANNI CHE TUTTI CONOSCIAMO.

SONO POI ARRIVATI I 4 TEMPI, LE GOMME SLICK, I CERCHI DA 17 POLLICI, I TELAI SPECIALI, IL CARBONIO, I MOTORI PREPARATI E LE INNUMEREBOLI COMPONENTI AFTER MARKET, CHE SE DA UN LATO HANNO RESO IL SUPERMOTARD PIÙ PERFORMANTE, DALL'ALTRO NE HANNO SNATURATO LA SUA ESSENZA, RENDENDO LO SPORT PIÙ COSTOSO E PIÙ MEZZO-DIPENDENTE.

QUESTA SUA EVOLUZIONE HA SICURAMENTE DEI LATI POSITIVI, MA CON IL PASSARE DEGLI ANNI IL VALIDISSIMO SISTEMA ORIGINARIO È STATO ACCANTONATO E DIMENTICATO.

SCELTA DELLE GOMME

GOMME ANTERIORI

21 POLLICI ANTERIORI

IL CANALE DEL CERCHIO ANTERIORE DELLA MOTO DA CROSS/ENDURO È LARGO SOLITAMENTE **1.60 POLLICI**. PER QUESTA LARGHEZZA DI CERCHIO È ADATTA QUALSIASI COPERTURA ANTERIORE DELLA MISURA **90/90-21**. E' POSSIBILE SCEGLIERE TRA GOMME OMOLOGATE POCO/TANTO SCOLPITE E NON OMOLOGATE DI TIPO SLICK.

UTILIZZO SU ASFALTO ASCIUTTO PULITO O POCO SPORCO

GOMME OMOLOGATE

VENGONO SCELTE GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA POCO SCOLPITE. IN QUESTA MISURA VENGONO PRODOTTE DI QUASI TUTTE LE MARCHE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA MC 30 O CONTINENTAL CONTI-GO.

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 50€ (SAVA MC30) A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.4 BAR MISURATA A FREDDO

GOMME SLICK

IN COMMERCIO ESISTONO PER LA RUOTA DA 21 ANCHE LE GOMME SLICK; DA 3.00 POLLICI DI LARGHEZZA OFFRONO UNA PRESTAZIONE DISCRETA PER L'ASFALTO ASCIUTTO, MA SONO INFERIORI ALLA MAGGIOR PARTE DELLE GOMME OMOLOGATE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: MITAS SW-08

PREZZO STIMATO: 50€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.4 BAR MISURATA A FREDDO

UTILIZZO SU ASFALTO BAGNATO, SPORCO

GOMME OMOLOGATE

VENGONO SCELTE GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA MOLTO SCOLPITE, ATTUALMENTE SONO LE PIÙ PERFORMANTI. IN QUESTA MISURA VENGONO PRODOTTE DI QUASI TUTTE LE MARCHE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA MC 24 INVADER

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 50€ (SAVA MC24) A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.4 BAR MISURATA A FREDDO

19 POLLICI ANTERIORI

IL CANALE DEL CERCHIO PUÒ ESSERE LARGO 1.85, 2.15 O 2.50 POLLICI. E' POSSIBILE SCEGLIERE TRA COPERTURE OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA POCO/TANTO SCOLPITE DELLE MISURE 100/90-19 (1.85/2.15), 110/80-19 (2.15), 120/70-19 (2.50) E NON OMOLOGATE DA DIRT TRACK MESCOLO DURA/SOFT 130/80-19 (2.15).

UTILIZZO SU ASFALTO ASCIUTTO PULITO O POCO SPORCO

GOMME OMOLOGATE

NELLE MISURE 100/90-19 (1.85-2.15), 110/80-19 (2.15) E 120/70-19 (2.50) SI TRATTA DI GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA CHE DANNO IL MEGLIO DI SÉ NEI CIRCUITI PERMANENTI OFFRENDO UN'OTTIMA MANEGGEVOLEZZA ED INSERIMENTO IN CURVA. IN QUESTE MISURE VENGONO PRODOTTE DI QUASI TUTTE LE MARCHE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA Mc 30 INVADER O CONTINENTAL TRAIL/ROAD ATTACK 2

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (SAVA Mc30) A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.5 BAR MISURATA A FREDDO

GOMME DA DIRT TRACK

NELLA MISURA 130/80-19, DI MESCOLO DURA/MEDIA, RISPETTO ALLE GOMME OMOLOGATE OFFRONO MENO MANEGGEVOLEZZA, D'ALTRO CANTO IN FRENATA CONFERISCONO PIÙ SICUREZZA E SI ADATTANO MOLTO BENE QUALSIASI TIPO DI SUPERFICIE, ANCHE SU FONDO BAGNATO E STERRATO. IL SUO COMPORTAMENTO E' MOLTO SIMILE AD UN ANTERIORE DA 17, CON LA DIFFERENZA CHE RIMANE UNA GOMMA ECONOMICA E UNICA PER OGNI CONDIZIONE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: MITAS H-18 HIGHWAY

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (MITAS H-18) A 130€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.6 BAR MISURATA A FREDDO

UTILIZZO SU ASFALTO BAGNATO, SPORCO O STERRATO

GOMME OMOLOGATE

NELLE MISURE 100/90-19 (1.85-2.15), 110/80-19 (2.15) E 120/70-19 (2.50) SONO GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA CHE DANNO IL MEGLIO DI SÉ NEI CIRCUITI PERMANENTI, OFFRENDO UN'OTTIMA MANEGGEVOLEZZA ED INSERIMENTO IN CURVA. IN QUESTE MISURE VENGONO PRODOTTE DI QUASI TUTTE LE MARCHE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA Mc 24 INVADER.

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (SAVA Mc24) A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.5 BAR MISURATA A FREDDO

GOMME DA DIRT TRACK

NELLA MISURA 130/80-19, DI MESCOLO MORBIDA, RISPETTO ALLE COPERTURE OMOLOGATE OFFRONO MENO MANEGGEVOLEZZA, D'ALTRO CANTO IN FRENATA CONFERISCONO PIÙ SICUREZZA E SI ADATTANO MOLTO BENE QUALSIASI TIPO DI SUPERFICIE, ANCHE SU FONDO BAGNATO E STERRATO. IL SUO COMPORTAMENTO E' MOLTO SIMILE AD UN ANTERIORE DA 17, CON LA DIFFERENZA CHE RIMANE UNA GOMMA ECONOMICA E UNICA PER OGNI CONDIZIONE.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: MITAS H-18

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (MITAS H-18) A 130€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.6 BAR MISURATA A FREDDO

GOMME POSTERIORI

19 POLLICI POSTERIORI

IL CANALE DEL CERCHIO DELLA MOTO DA CROSS PUÒ ESSERE LARGO 1.85, 2.15 O 2.50 POLLICI. LE MOTO ORIGINALI DA DIRT TRACK INVECE MONTANO UN CANALE LARGO 2.50, 3.00 O 3.50 POLLICI.

E' POSSIBILE SCEGLIERE TRA COPERTURE DA DIRT TRACK DI MESCOLA MEDIA/DURA, DA DIRT TRACK DI MESCOLA MORBIDA E DI TIPO SLICK.

PER CERCHI DA 1.85 È CONSIGLIABILE MONTARE COPERTURE DA 130/80-19. LA STESSA GOMMA OFFRE UNA BUONA ADERENZA ANCHE CON CANALE DA 2.15 E DA 2.50, MA SU QUESTI ULTIMI PUÒ ESSERE MONTATA UNA GOMMA DA 140/80-19 OTTENENDO MAGGIORE CONTROLLO E DIVERTIMENTO IN FUORISTRADA E IN DERAPATA. USATA SU ASFALTO ASCIUTTO POTREBBE DETERIORARSI VELOCEMENTE. SU CERCHI DA 3.00 E 3.50 È NECESSARIO MONTARE COPERTURE DA 140/80-19.

UTILIZZO SU ASFALTO ASCIUTTO PULITO O POCO SPORCO

GOMME SLICK

NELLA MISURA 140/80-19 LE GOMME POSTERIORI SLICK ATTUALMENTE IN COMMERCIO SONO LA SCELTA OTTIMALE SOLO SE MONTATE SU CERCHI DA 3.50 POLLICI, PERTANTO MONTATI SU CANALI DI LARGHEZZA INFERIORE RIMANGONO VALIDE, MA NON OTTIMALI.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: MITAS H-19, VEE RUBBER VRM 266

PREZZO STIMATO: 65€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 0.9 BAR MISURATA A FREDDO CON CANALE DA 2.15/2.50/3.00, 1.4 BAR MISURATA A FREDDO CON CANALE DA 3.50

GOMME DA DIRT TRACK

NELLE MISURE 130/80-19 O 140/80-19 DI MESCOLA DURA/MEDIA RISULTANO VALIDE ANCHE SU ASFALTO BAGNATO, SPORCO O STERRATO.

LE COPERTURE REPERIBILI IN COMMERCIO (MITAS, MAXXIS, GOLDENTYRE, DUNLOP, ECC) SONO TUTTE MOLTO VALIDE, A PATTO DI RIUSCIRE A REPERIRE LA MESCOLA DURA/MEDIA. TUTTAVIA LA COPERTURA CHE PRESENTA IL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ PREZZO È IL MODELLO MITAS H-18.

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (MITAS H-18) A 180€

PRESSIONE DI UTILIZZO: PER GOMME MITAS 140/80-19 0.9 BAR MISURATA A FREDDO. PER GOMME GOLDENTYRE/MAXXIS/DUNLOP 140/80-19 1.4 BAR MISURATA A FREDDO. PER GOMME 130/80-19 1.5 BAR MISURATA A FREDDO

UTILIZZO SU ASFALTO BAGNATO, SPORCO O STERRATO

GOMME DA DIRT TRACK

NELLE MISURE 130/80-19 O 140/80-19 LE GOMME DA FLAT TRACK MESCOLA MORBIDA SONO LA SCELTA OTTIMALE. LE STESSE RISULTANO VALIDE ANCHE SU ASFALTO ASCIUTTO E PULITO, INFATTI, SONO ECCEZIONALI PER DIVERTIRSI AL MASSIMO IN DERAPATA, MA USATE IN QUESTE CONDIZIONI SI DETERIORANO VELOCEMENTE.

LE COPERTURE REPERIBILI IN COMMERCIO (MITAS, MAXXIS, GOLDENTYRE, DUNLOP, ECC) SONO TUTTI MOLTO VALIDE. LA GOMMA CHE PRESENTA IL MIGLIOR RAPPORTO QUALITÀ PREZZO È IL MODELLO MITAS H-18.

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (MITAS H-19) A 180€

PRESSIONE DI UTILIZZO: PER GOMME MITAS 140/80-19 0.9 BAR MISURATA A FREDDO. PER GOMME GOLDENTYRE/MAXXIS/DUNLOP 140/80-19 1.4 BAR MISURATA A FREDDO. PER GOMME 130/80-19 1.5 BAR MISURATA A FREDDO.

18 POLLICI POSTERIORI

IL CANALE DEL CERCHIO DELLA MOTO DA ENDURO PUÒ ESSERE LARGO 1.85, 2.15, 2.50.

UTILIZZO SU ASFALTO ASCIUTTO PULITO O POCO SPORCO

GOMME SLICK

NELLA MISURA 140/80-18 LE GOMME POSTERIORI SLICK ATTUALMENTE IN COMMERCIO SONO LA SCELTA OTTIMALE SOLO SE MONTATE SU CERCHI DA 3.50 POLLICI, PERTANTO MONTATI SU CANALI DI LARGHEZZA INFERIORE RIMANGONO VALIDI MA NON OTTIMALI.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: VEE RUBBER VRM 266

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 65€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 0.9 BAR MISURATA A FREDDO CON CANALE DA 2.15/2.50/3.00, 1.4 BAR MISURATA A FREDDO CON CANALE DA 3.50

GOMME OMOLOGATE

NELLE MISURE 120/90-18 (1.85) E 130/70-18 (2.15/2.50) VENGONO SCELTE GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA POCO SCOLPITE. IN QUESTA MISURA VENGONO PRODOTTE DI QUASI TUTTE LE MARCHE. L'ADERENZA DI QUESTE GOMME È PARAGONABILE ALLE COPERTURE DA 19 POLLICI DA DIRT TRACK DI MESCOLO MEDIA, MA NON SONO ALTRETTANTO OTTIMALI PER L'USO SU TERRA O SU ASFALTO SPORCO.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA H-17

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.5 BAR MISURATA A FREDDO

UTILIZZO SU ASFALTO BAGNATO, SPORCO O STERRATO

GOMME OMOLOGATE

NELLE MISURE 130/80-18 o 120/90-18 LA SCELTA, ANCHE IN QUESTO CASO, RICADE NECESSARIAMENTE SU GOMME OMOLOGATE PER L'USO SU STRADA.

PRODOTTO ESEMPLIFICATIVO: SAVA E-08 (130/80-18) o SAVA MC 24 INVADER (120/90-18)

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 60€ (SAVA) A 120€

PRESSIONE DI UTILIZZO: 1.5 BAR MISURATA A FREDDO

SOSPENSIONI E ASSETTO

COME SI È GIÀ DETTO, IL SUPERMOTO BIGFOOT ORIGINALE PREVEDE L'UTILIZZO DI SOSPENSIONI CROSS/ENDURO.

E' POSSIBILE ESSERE PIÙ VELOCI IN PISTA NEL TRATTO DI ASFALTO REGOLANDO LE SOSPENSIONI SECONDO LE SEGUENTI MODIFICHE:

- **RIDUZIONE DEL SAG STATICO (PRECARICO MOLLA) DI CIRCA 1.5 CM, FINO A RAGGIUNGERE CIRCA 2 CM;**
- **CHIUSURA GENERALE DEI REGISTRI DI REGOLAZIONE DELLE SOSPENSIONI, COMPRESSIONE/ESTENSIONE VANNO "INDURITI" SIA ALL'AVANTRENO CHE AL RETROTRENO. IN PARTICOLARE È NECESSARIO INDURIRE LA COMPRESSIONE, MANTENENDO L'ESTENSIONE MEDIAMENTE CHIUSA;**
- **ABBASSAMENTO DELL'AVANTRENO SFILANDO GLI STELI NELLE PIASTRE DA 1 A 4 CM. QUESTA MISURA VARIA A SECONDA DI QUANTO LA SOSPENSIONE ANTERIORE È "SOSTENUTA" DALL'IDRAULICA. CON UNA SOSPENSIONE CON TARATURA DURA (CHE AFFONDA POCO IN COMPRESSIONE) È POSSIBILE ARRIVARE FINO A 4 CM, DIVERSAMENTE CON UNA SOSPENSIONE MOLTO MORBIDA E UN AVANTRENO BASSO SI AVREBBE ECCESSIVO CARICO SULL'AVANTRENO.**

CON QUESTE MODIFICHE IL NUOVO ASSETTO SARÀ MENO SOGGETTO AI TRASFERIMENTI DI CARICO, GUADAGNANDO GRIP IN PERCORRENZA/ACCELERAZIONE E MAGGIORE PRECISIONE IN INSERIMENTO DI CURVA.

TUTTAVIA, AVENDO BUDGET DA INVESTIRE, UN ULTERIORE GUADAGNO PRESTAZIONALE SU ASFALTO LO SI OTTERREBBE TRATTANDO INTERNAMENTE LE SOSPENSIONI PRESSO UNO SPECIALISTA, CHE NE ACCORCI L'INTERASSE DI CIRCA 3 CM E PREDISPONENDO UNA TARATURA INTERNA SPECIFICA DA SUPERMOTARD. **PREZZO STIMATO: 350€**

IMPIANTO FRENANTE

PER POTER ESSERE VELOCI SU ASFALTO È NECESSARIO AVERE UNO SPAZIO DI FRENATA QUANTO PIÙ BREVE POSSIBILE.

L'IMPIANTO FRENANTE ANTERIORE ORIGINALE DELLA MOTO DA CROSS/ENDURO PUÒ ESSERE IDONEO AD UN USO STRADALE O PER UNA PRIMA PROVA DEL BIGFOOT, MA PER LA GUIDA SPORTIVA NON È SUFFICIENTEMENTE POTENTE. E' PERTANTO NECESSARIO POTENZIARLO ALMENO SOSTITUENDO IL DISCO ANTERIORE CON UNO DA 310 O DA 320MM, MONTANDO QUINDI UN DISTANZIALE PER RIPOSIZIONARE LA PINZA PIÙ ESTERNAMENTE.

IL SISTEMA CON PINZA DA CROSS/ENDURO E DISCO DA 310/320MM È UNA SOLUZIONE ADATTA ALL'AMATORE, MA PER IL PILOTA ESPERTO È ANCHE NECESSARIA LA SOSTITUZIONE DELLA PINZA ED EVENTUALMENTE DELLA POMPA FRENO.

ALCUNE PINZE, COME LA PINZA BERINGER A 4 PISTONI, NON RICHIEDONO LA SOSTITUZIONE DELLA POMPA ORIGINALE CROSS/ENDURO. DIVERSAMENTE, CON LA MAGGIOR PARTE DELLE PINZE RACING IN COMMERCIO È NECESSARIO MONTARE ANCHE UNA POMPA MAGGIORATA.

UN IMPIANTO FRENANTE RACING COMPLETO PREVEDE ANCHE UNA TUBAZIONE IN TRECCIA METALLICA. SOLITAMENTE, PERÒ, LA TUBAZIONE ORIGINALE DELLA MOTO DA CROSS/ENDURO È SUFFICIENTE.

L'IMPIANTO FRENANTE POSTERIORE ORIGINALE DELLA MOTO DA CROSS/ENDURO È IDONEO ALLE ESIGENZE ANCHE DEL PILOTA PIÙ ESPERTO.

PREZZO STIMATO: A PARTIRE DA 250€ PER IL DISCO, DA 250€ PER LA PINZA, DA 200€ PER LA POMPA.

RAPPORTATURA

I RAPPORTI STANDARD SONO TROPPO CORTI SULLA MAGGIOR PARTE DELLE MOTO DA CROSS/ENDURO, E' QUINDI CONSIGLIABILE ALLUNGARLI MONTANDO UN PIGNONE PIÙ GRANDE O RIDUCENDO IL NUMERO DI DENTI DELLA CORONA.

I RAPPORTI MEDIAMENTE USATI DAI PILOTI CHE USANO IL SUPERMOTO BIGFOOT SONO 13/14 PER IL PIGNONE E 46/50 PER LA CORONA.

ACCESSORI SECONDARI

PARAMANI

INDISPENSABILE PER PROTEGGERE MANI E LEVE DA EVENTUALI URTI SONO I **PARAMANI CHIUSI** DA SUPERMOTO. IN COMMERCIO VE NE SONO DIVERSI.

ESEMPIO: CIRCUIT P4

PREZZO STIMATO: DA 60€

PEDANE

I PILOTI PIÙ ESPERTI POTREBBERO TOCCARE L'ASFALTO CON LA PEDANA INTERNA NELLE PIEGHE PIÙ ACCENTUATE. SEBBENE NON SIA UN PROBLEMA, È AUSPICABILE PROTEGGERLE CON UNO SLIDER IN PLASTICA O IN TEFLON, OPPURE MONTARE PEDANE SPECIFICHE DA SUPERMOTARD CON SLIDER INTERCAMBIABILE. IN ALCUNE PISTE, PER PRESERVARE L'ASFALTO, GLI SLIDER SOTTO LE PEDANE SONO OBBLIGATORI.

SPECIAL PARTS

SE NON VI SONO LIMITAZIONI DETTATE DAL REGOLAMENTO DELLE COMPETIZIONI, È POSSIBILE INCREMENTARE LA PRESTAZIONE DEL SUPERMOTO BIGFOOT ACQUISTANDO ALCUNI OPTIONALS, ANCHE SE COSÌ FACENDO CI SI ALLONTANA DAL CONCETTO DI SEMPLICITÀ ED ECONOMICITÀ CHE CARATTERIZZA IL BIGFOOT. DI SEGUITO I PIÙ VALIDI:

- **TRATTAMENTO INTERNO DELLE SOSPENSIONI:** COME GIÀ MENZIONATO, ACCORCIARE LE SOSPENSIONI E RENDERLE MAGGIORMENTE ADATTE ALL'ASFALTO PRESSO UNO SPECIALISTA PUÒ GARANTIRE UN BUON INCREMENTO PRESTAZIONALE;
- **PIASTRE DI STERZO:** LA SOSTITUZIONE DELLE PIASTRE DI STERZO CON PIASTRE CON INCIDENZA AUMENTATA (1-2 GRADI) MIGLIORA L'ADERENZA SULLA RUOTA ANTERIORE. IN QUESTO MODO È POSSIBILE MANTENERE UN AVANTRENO PIÙ ALTO ED AVER PIÙ ADERENZA ANCHE NELLO STERRATO, SOPRATTUTTO NELLE CURVE IN PIANO;
- **MOTORE POTENZIATO:** SICURAMENTE AIUTA, MA SPESSO CON IL BIGFOOT È PERSINO DIFFICILE SCARICARE A TERRA L'INTERA POTENZA DI UN 450 ORIGINALE, PERTANTO 5-10 CV IN PIÙ NON FANNO UNA GROSSA DIFFERENZA COME SUI MOTARD DA 17 POLLICI;
- **FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO:** SEBBENE NON SIA ASSOLUTAMENTE INDISPENSABILE PER DERAPARE, LA FRIZIONE ANTISALTELLAMENTO SEMPLIFICA LA GUIDA AIUTANDO A GESTIRE LA DERAPATA;
- **CERCHI TUBELESS:** È POSSIBILE RENDERE ENTRAMBI I CERCHI TUBELESS. CON QUESTA MODIFICA SI OTTIENE UN ABBATTIMENTO DELLE MASSE ROTANTI CON CONSEGUENTE GUADAGNO (MINIMO) DI MANEGGEVOLEZZA.

LA TECNICA DI GUIDA

IN SELLA AL SUPERMOTO BIGFOOT È NECESSARIO ADOTTARE LA TECNICA DI GUIDA DA FUORISTRADA.

IL PILOTA DOVRÀ MUOVERSI RAPIDAMENTE CON IL BUSTO PER CONTROBILANCIARE I TRASFERIMENTI DI CARICO CHE AVVENGONO DURANTE LA GUIDA, USANDO IL MANUBRIO COME PRINCIPALE COMANDO PER INCLINARE LA MOTO (SENZA RUOTARLO), INVECE CHE USARLO ECCESSIVAMENTE COME SOSTEGNO DEL CORPO.

DI SEGUITO QUALCHE CONSIGLIO SINTETICO PER LA GUIDA SU ASFALTO.

FRENATA: I FRENI VENGONO SEMPRE AZIONATI SIMULTANEAMENTE, FACENDO USO ANCHE DEL FRENO MOTORE, CHE NON DEV'ESSERE MAI ECCESSIVO. LA SCALATA AVVIENE SUBITO DOPO L'INIZIO DELLA FRENATA.

INSERIMENTO: SEMPRE DURANTE LA FRENATA LO SGUARDO VIENE RIVOLTO ALLA TRAIETTORIA, LE SPALLE DEL PILOTA SI TENGONO LEGGERMENTE ESTERNE RISPETTO ALL'ASSE DELLA MOTO ED IL MEZZO VIENE INCLINATO APPLICANDO PRESSIONE SUL LATO INTERNO (RISPETTO ALLA CURVA) DEL MANUBRIO. IN PROPORZIONE ALL'INCLINAZIONE DEL MEZZO I FRENI VENGONO GRADUALMENTE RILASCIATI PREPARANDOSI QUINDI ALLA PERCORRENZA DI CURVA. UNA FRENATA CON IL FRENO ANTERIORE ANCORA FORTE A MOTO MOLTO INCLINATA PUÒ ESSERE PERICOLOSO.

IN CURVA: IL CORPO DEL PILOTA VIENE POSTO BEN ESTERNO RISPETTO ALL'ASSE DELLA MOTO, PORTANDO IL BRACCIO INTERNO AD ESSERE QUASI DISTESO. QUESTO TIPO DI IMPOSTAZIONE GARANTISCE MAGGIORE ADERENZA E DIREZIONALITÀ SU OGNI SUPERFICIE. LA GAMBA INTERNA VIENE PROTRATTA IN AVANTI, FLESSA E PERPENDICOLARE ALL'ASFALTO, UTILE COME PROTEZIONE DA EVENTUALI PERDITE DI ADERENZA.

ACCELERAZIONE: LA POTENZA CON IL COMANDO DEL GAS VA DOSATA ACCELERANDO PROGRESSIVAMENTE. IL BUSTO DEL PILOTA SI MUOVE, IN MISURA PROPORZIONATA ALL'ACCELERAZIONE, VERSO L'AVANTRENO. SI OTTIENE IN QUESTO MODO UN CONTROLLO MIGLIORE DELLA RUOTA POSTERIORE.

ESEMPIO DI REGOLAMENTO TECNICO PER LE COMPETIZIONI

DI SEGUITO UN ESEMPIO DI COME IL BIGFOOT POTREBBE ESSERE INSERITO IN MANIERA VALIDA NEL REGOLAMENTO DI UN CAMPIONATO DI SUPERMOTARD.

OGNI CLASSE HA LA SUA CLASSIFICA E PODIO, L'ESEMPIO DI SEGUITO RIPORTA 4 MACRO CATEGORIE E 7 CLASSIFICHE.

LE CATEGORIE POTREBBERO ESSERE:

TOP RIDERS: PER PILOTI ESPERTI CON MOTARD DA 17 POLLICI PREPARATO
BIGFOOT OPEN CLASS: PILOTI CON MOTO BIGFOOT SENZA LIMITE DI MODIFICHE

NB. LE DUE CATEGORIE SOPRA CITATE GAREGGIANO INSIEME

PROMO SPORT: PILOTI MENO ESPERTI CON MOTARD 17 POLLICI PREPARATO
BIGFOOT SUPERBIKERS: PILOTI CON MOTO BIGFOOT CON MODIFICHE LIMITATE

NB. LE DUE CATEGORIE SOPRA CITATE GAREGGIANO INSIEME

125 2T / 250 4T SUPERMOTO: PILOTI CON MOTARD 17 POLLICI
125 2T / 250 4T BIGFOOT: PILOTI CON MOTO BIGFOOT CON LIMITE DI MODIFICHE

NB. LE DUE CATEGORIE SOPRA CITATE GAREGGIANO INSIEME

50 2T / 125 4T JUNKIES: PILOTI CON MOTARD 17 POLLICI E PILOTI CON MOTO BIGFOOT CON LIMITE DI MODIFICHE

TOP RIDERS

PER PILOTI ESPERTI CON MOTO CON RUOTE DA 16.5 O 17 POLLICI

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ CHE VIENE RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME SLICK E INFINITE GOMME RAIN NEL CASO IN CUI VENGA DICHIARATA GARA BAGNATA.

BIGFOOT OPEN CLASS

PER PILOTI CON MOTO CON RUOTE DA 21/19 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) O DA 21/18 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) POLLICI.

LIMITAZIONI:

- RUOTA ANTERIORE DA 21 POLLICI, RUOTA POSTERIORE DA 18 O DA 19 POLLICI
- UTILIZZO DI N.1 TRENO DI GOMME PER L'INTERA COMPETIZIONE. IN CASO DI GARA DICHIARATA BAGNATA POTRANNO ESSERE MONTATE INFINTO NUMERO DI GOMME DA BAGNATO. GOMME VENDUTE DALL'ORGANIZZATORE ALLA CIFRA DI 100€.

PROMO SPORT

PER PILOTI MENO ESPERTI CON MOTO CON RUOTE DA 16.5 O 17 POLLICI.

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME SLICK E INFINITE GOMME RAIN NEL CASO IN CUI VENGA DICHIARATA GARA BAGNATA.

BIGFOOT SUPERBIKERS

PER PILOTI CON MOTO CON RUOTE DA 21/19 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) O DA 21/18 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) POLLICI.

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- RUOTA ANTERIORE DA 21 POLLICI, POSTERIORE DA 18 O DA 19 POLLICI.
- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME PER L'INTERA COMPETIZIONE. IN CASO DI GARA BAGNATA **NON** POTRANNO ESSERE SOSTITuite LE COPERTURE. GOMME VENDUTE DALL'ORGANIZZATORE ALLA CIFRA DI 100€.
- LARGHEZZA MASSIMA CERCHIO POSTERIORE 2.50 POLLICI.

125 2T / 250 4T SUPERMOTO

PER PILOTI CON MOTO 125 2T O 250 4T CC CON RUOTE DA 16.5/17 POLLICI.

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME (MONOGOMMA) *DUAL SPORT* PER L'INTERA COMPETIZIONE. IN CASO DI GARA BAGNATA NON POTRANNO ESSERE SOSTITuite LE COPERTURE. GOMME VENDUTE DALL'ORGANIZZATORE A PREZZO MODICO.

125 2T / 250 4T BIGFOOT

PER PILOTI CON 125 2T O 250 4T CON RUOTE DA 21/19 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) O DA 21/18 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE) POLLICI.

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- RUOTA ANTERIORE DA 21 POLLICI, POSTERIORE DA 18 O DA 19 POLLICI.
- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME PER L'INTERA COMPETIZIONE. IN CASO DI GARA BAGNATA **NON** POTRANNO ESSERE SOSTITuite LE COPERTURE. GOMME VENDUTE DALL'ORGANIZZATORE ALLA CIFRA DI 100€.
- LARGHEZZA MASSIMA CERCHIO POSTERIORE 2.50 POLLICI.

50 2T / 125 4T JUNKIES

PER PILOTI CON MOTO 50CC 2T O 125CC 4T CON RUOTE DA 16.5 O 17 POLLICI O CON RUOTE DA 21/19, DA 21/18 O DA 19/17 POLLICI (ANTERIORE/POSTERIORE).

ALLESTIMENTO MOTO LIBERO, AD ECCEZIONE DI CIÒ RIPORTATO NELLA VOCE LIMITAZIONI.

LIMITAZIONI:

- PER PILOTI CON MOTO BIGFOOT: RUOTA ANTERIORE DA 21 O 19 POLLICI, POSTERIORE DA 17, 18 O DA 19 POLLICI.
- PER PILOTI CON MOTO BIGFOOT: LARGHEZZA MASSIMA CERCHIO POSTERIORE 2.50 POLLICI.
- UTILIZZO MASSIMO DI N.1 TRENO DI GOMME PER L'INTERA COMPETIZIONE. IN CASO DI GARA BAGNATA **NON** POTRANNO ESSERE SOSTITuite LE COPERTURE. GOMME VENDUTE DALL'ORGANIZZATORE ALLA CIFRA DI 100€.

PERCHÉ SUPERMOTO BIGFOOT?

IL BIGFOOT PUÒ ESSERE UN'OTTIMA SOLUZIONE PER AVVICINARSI IN ECONOMIA AL MOTARD SEMPLICEMENTE MONTANDO DUE GOMME DA ASFALTO SULLA PROPRIA MOTO DA CROSS O DA ENDURO, VALUTARE QUINDI SE IL MOTARD PUÒ ESSERE DI PROPRIO GRADIMENTO.

PER IL PILOTA ESPERTO CONFRONTARSI IN UNA COMPETIZIONE DI SOLI BIGFOOT, OLTRE AD ESSERE DECISAMENTE PIÙ ECONOMICO PER VIA DEL MINOR COSTO DELLE COPERTURE, È UN GRANDISSIMO INCENTIVO, PROPRIO PERCHÉ IL BIGFOOT METTE IN RISALTO LE CAPACITÀ DEL PILOTA, RENDENDO MENO IMPORTANTE LA PRESTAZIONE DEL MEZZO.

UN SUPERMOTO BIGFOOT CON RUOTE DA 21-19/18, IN UN CIRCUITO DA SUPERMOTARD CON STERRATO, PUÒ ESSERE VELOCE COME UN MOTARD CON RUOTE DA 17 POLLICI?

DIPENDE DAL TIPO DI CIRCUITO. IL BIGFOOT È MOLTO VELOCE CON STERRATI IMPEGNATIVI, QUELLI CON POCHE TRAZIONE, TANTE BUCHE, CANALI E SALTII. CON STERRATI SEMPLICI, CON FONDO LISCIO E MOLTI APPOGGI, È PIÙ FACILE DA CONDURRE, MA È ADDIRITTURA POCO PIÙ LENTO DI MOTARD CON RUOTE DA 17. QUESTO PERCHÉ IL MOTARD DA 17 È UNA MOTO PIÙ CORTA E CON MAGGIORE INCIDENZA SULLA RUOTA ANTERIORE. IN LINEA DI MASSIMA IN UN CIRCUITO CITTADINO CON STERRATO IMPEGNATIVO IL BIGFOOT EGUALGIA QUASI LA PRESTAZIONE DI UN 17.

IN UN CIRCUITO DI SOLO ASFALTO INVECE?

SU CIRCUITI CITTADINI LA DIFFERENZA È POCHE, IL MOTARD CON RUOTE DA 17 È POCO PIÙ VELOCE. IN CIRCUITI PERMANENTI CON ASFALTO PULITO E MOLTO ADERENTE LA DIFFERENZA È TRA 2 A 4 SECONDI A GIRO A FAVORE DEL MOTARD DA 17.

HO GIÀ UN MOTARD CON RUOTE DA 17, PERCHÉ DOVREI PASSARE AL BIGFOOT?

- PER SPENDERE MENO SOLDI QUANDO SI CAMBIANO GOMME
- PER ALLENARTI IN UNA CONDIZIONE PIÙ DIFFICILE ED ECONOMICA, QUINDI ESSERE PIÙ VELOCE UNA VOLTA TORNATO SUL MOTARD CON RUOTE DA 17
- PER PARTECIPARE ALLE COMPETIZIONI CHE PREVEDONO LA CATEGORIA BIGFOOT

UN TRENO DI COPERTURE BIGFOOT COSTA CIRCA 100€ E LE MESCOLE MEDIE/OMOLOGATE HANNO UNA DURATA ALMENO 5 VOLTE SUPERIORI AD UN TRENO DI SLICK.

BIGFOOT CON DOPPIA RUOTA DA 19 POLLICI, È UN SISTEMA VALIDO?

CERTAMENTE. È VERO CHE CAMBIARE IL CANALE DELLA RUOTA ANTERIORE HA UN COSTO (CIRCA 200€), PERÒ RIMANE IL GRANDE RISPARMIO ECONOMICO DATO DAL MONTARE GOMME MENO COSTOSE E PIÙ LONGEVE. INOLTRE LA MAGGIOR ADERENZA DATA DELLA RUOTA ANTERIORE RISPETTO AD UNA RUOTA DA 21 PERMETTE AL PILOTA NON ESPERTO DI AVERE PIÙ FEELING E DI ESSERE PIÙ VELOCE IN FRENATA.

DOVE POSSO ACQUISTARE LE GOMME E GLI ACCESSORI PER TRASFORMARE IL MIO CROSS IN SUPERMOTO BIGFOOT?

SUL WEB SI TROVA QUASI TUTTO, OPPURE A BREVE SU QUESTO SITO NELLA SEZIONE SHOP.