

COMPARATIF 3 GROSSES MEULES FULL

Par Matt, photos Alexx

BOSS HOSS
LS3
63 000 €
445 ch au vilebrequin*
500 kg tous pleins faits*



DUCATI
DIAVEL 1200 CARBON
21 590 €
154 ch au vilebrequin
234 kg tous pleins faits



YAMAHA
1700 VMAX
22 490 €
192 ch au vilebrequin
314 kg tous pleins faits



*Données constructeur

MONSTRES ET COMPAGNIE

Une moto avec un V8 de 445 ch face à deux monstres bien connus de la production et totalement libérés, ça allonge forcément les bras ! Accélérations hallucinantes et sueurs froides au programme. Des meules pour ceux qu'en ont !

COMPARATIF 3 GROSSES MEULES FULL

Avec son **V8 de 445 ch** et **60 mkg**, la Boss Hoss n'est rien d'autre qu'une **catapulte démoniaque !**

LES CONDITIONS DE L'ESSAI

1 200 km pour essayer de dompter ces monstres, sur autoroute, routes sèches ou mouillées. La Boss Hoss était chaussée de pneus Avon Roadrunner et affichait 5 000 km au compteur, la Diavel totalisait 9 000 km avec des Pirelli Rosso II sur les roues, et la Vmax pointait à 19 000 km, les jantes équipées d'un Dunlop D221 à l'avant et d'un Michelin Commander II à l'arrière.



Gros plan sur les tubes d'échappement qui servent de silencieux et permettent d'homologuer la Boss Hoss en France. A chaque bref coup de gaz, on entend le V8 aspirer l'air frais via le petit filtre à air. Impressionnant et déstabilisant.

Il y a des motos qui imposent le respect. Que l'on craint dès la lecture de leur fiche technique. Sur lesquelles on hésite à visser la poignée de gaz à fond. Enfin, il y en a surtout une : la Boss Hoss LS3. Motorisée par un V8 américain de 445 ch (si si), ce mastodonte de 528 kg ferait passer la Yamaha 1700 Vmax et la Ducati 1200 Diavel, des motos ô combien viriles, pour des mobs de quartier. Sur cette Boss, tout est démesuré, à l'image de l'énormissime bloc en aluminium de 6 200 cm³ qui secoue l'américaine. Dès le démarrage, qui s'effectue obligatoirement moto

débéquillée, le V8 vous réveille avec un gros basculement de droite à gauche dû au couple de renversement, le tout dans un grondement à dévisser toutes les têtes à 50 m à la ronde. Ça, c'est le premier effet Kiss Cool.

Effet catapulte

Le second arrive plus tard, au moment de passer sur l'*overdrive* de la boîte semi-automatique à deux rapports. Oui, vous avez bien lu : ce mastodonte démesuré ne possède que deux vitesses, plus une marche arrière. Et un mode d'emploi très particulier !

Moi qui ne suis pas très grand (1,70 m), je suis quand même bien installé sur la Boss. J'ai les pieds en avant (les platines sont réglables sur près de 20 cm !), les fesses encastrées dans la selle confortable, les jambes détendues et le corps correctement à l'abri derrière le gros réservoir et le petit pare-brise. Sur les deux autres, on en prend plein la figure, la faute à l'absence de vrai déflecteur. C'est peut-être pour cela que les performances de la Boss ne me semblent pas si décoiffantes... pour l'instant. La boîte automatique et le convertisseur doivent absorber pas mal de puissance et de couple, mais, avec 445 ch et 60 mkg

dans la poignée (192 ch et 16,9 mkg pour la Vmax ; 154,6 ch et 12,9 mkg pour la Diavel), ça devrait quand même pousser plus que ça. Je me fais même déposer par les deux autres motos lors de reprises sur le second rapport. Bizarre. Après une longue réflexion, je me décide à rétrograder en première pour tester les accélérations. Après vérification de l'absence de tout camion ou voiture dans un rayon d'un kilomètre, je ralentis vers 80 km/h et me remémore les gestes indispensables pour changer de rapport et rester en vie : enlever la main gauche du guidon, relâcher l'accélérateur, pousser le levier vers l'avant, remettre la

COMPARATIF 3 GROSSES MEULES FULL

ÉQUIPEMENTS

✓ DE SÉRIE / ✗ NON PROPOSÉS

	BOSS HOSS LS3	DUCATI DIAVEL 1200	YAMAHA 1700 VMAX
Horloge	✓	✓	✓
Double trip	✗	✓	✓
Jauge d'essence	✓	✓	✓
Trip de réserve	✗	✓	✓
Ordinateur de bord	✗	✓	✗
Température moteur	✓	✓	✓
Température extérieure	✗	✓	✗
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓
Commande tdb au guidon	✗	✓	✗
Shiftlight	✗	✓	✓
Warnings	✓	✓	✓
Bouchon d'essence sur charnière	✗	✓	✗
Feux de jour à leds	✗	✓	✗
Levier de frein réglable	✗	✓	✓
Levier d'embrayage réglable	✗	✓	✓
Amortisseur de direction	✗	✓	✓
Durits tressées	✗	✓	✗
Valves coudées	✗	✗	✗
Prise 12 V	✓	✓	✗

A côté des autres motos, la Boss Hoss impressionne par sa taille et par son gabarit imposant. Et encore, le V8 est plutôt bien intégré dans un châssis composé de trois parties. L'immense radiateur est obligatoire pour refroidir la bête.

main sur la poignée. Lorsqu'on a orchestré toutes ces manœuvres peu intuitives dans le bon sens, le second effet Kiss Cool arrive. Une seconde après avoir tiré le levier, le couple de renversement débarque comme un ouragan, faisant basculer copieusement la Boss de droite à gauche. Terrifié, mais vivant, me voilà revenu sur le premier rapport, le V8 prêt à gronder.

445 ch en furie

Calé à 80 km/h, je visse à fond la poignée de gaz de la Boss et me fais catapulter immédiatement dans une autre dimension. Un déferlement de puissance s'abat sur moi. L'impression de décoller du macadam dans un hurlement à faire trembler les poids lourds qui oseraient entraver mon chemin. Whoaw ! C'est trop bon. Tourner la poignée à fond revient à se shooter à l'adrénaline, à faire des bonds en avant. Les échappements semblent cracher des flammes, et le cadre essaye de résister aux assauts des huit pistons qui malmènent le pneu arrière. Et le pire reste à venir, car l'accélération s'intensifie avec la vitesse. A l'approche des 4 000 tr/mn (140 km/h), les semelles décollent des repose-pieds, la poussée devient délirante, effrayante, sans répit jusqu'au rupteur situé à 6 100 tr/mn pour 200 km/h... en première ! On n'a pas toujours l'impression de contrôler totalement la

bête, surtout lorsque vos potes vous parlent, émus, des traces longues de 200 m laissées par le gros gommard de 240 mm (vieux de 5 000 km et toujours entier !) sur le bitume. Quel panard cette big Boss !

Renversant

C'est sûr, Olivier (habitué à la Boss Hoss), qui a pris le guidon de la Ducati Diavel, doit la confondre avec un 103 SP. La finesse du réservoir donne l'impression d'avoir les genoux qui se touchent, et sa légèreté en fait un vrai vélo. En plus, elle tourne comme une vraie moto, et l'on peut même faire demi-tour autre part que sur un rond-point ! La seule ressemblance entre la Boss et l'italienne, c'est leur hauteur de selle, tout à fait raisonnable. Au guidon (qui paraît très étroit) de la Yamaha Vmax, la selle assez large et le gros 4-cylindres en V exigent d'avoir les jambes un peu écartées. Mais rien à voir avec notre Boss du moment. Si on a bien les deux pieds au sol pour contrer le basculement qu'impose le V8 au démarrage, on ne fait pas le malin à donner de grands coups de gaz inutiles à l'arrêt, de peur de faire échouer le monstre de 500 kg sur l'une des culasses. Avec de telles mensurations, la Boss impose le respect, même à l'arrêt. Et, dès les premiers tours de roues, cette masse en mouvement vous rappelle que le moindre excès



Grâce à son poids contenu et à son bicylindre en L **pêchu**, la **Ducati Diavel bondit** en avant

d'optimisme du poignet droit se solde par un bond en avant plus ou moins important qu'il vaut mieux avoir anticipé. Pourtant, passé 15 km/h, la Boss se conduit plutôt avec aisance. La pression sur le guidon diminue avec la vitesse et l'agilité devient étonnante. La poignée d'accélérateur gère parfaitement l'ouverture des papillons et lâche les nombreux canassons en douceur, tant qu'on reste sage.

Mobylette

Après avoir roulé sur la Boss, monter sur la Diavel procure un choc. Comme s'il manquait des choses : du couple dans le moteur, 30 cm de large au niveau du réservoir et quelques centimètres au guidon qui semble, du coup, bien trop étroit ! Sur cette moto miniature (à l'échelle de la Boss Hoss), la direction légère et l'équilibre général offrent un bon feeling ; le moteur au caractère bien trempé distille son lot de sensations, surtout en full, mais, une fois n'est pas coutume, le twin semble être mollasson dans le bas du compte-tours. Forcément, avec six pistons et cinq litres de cylindrée en moins, la Diavel n'est pas de taille face à la Boss. En revanche, dès que le barreau passe les 5 000 tr/mn, la Ducati tire parti de son faible poids (234 kg) pour faire parler la poudre. Les accélérations sont puissantes jusqu'au rupteur situé à 10 000 tr/mn, et le moteur offre une vivacité exemplaire dénuée de toute inertie. Quand bien même, les sensations de poussée restent en retrait face au monstre de puissance qu'est la Boss. La Vmax s'en rapproche un peu plus. Son moteur V4 (un demi-Boss) de 1 700 cm³ se montre coupleux dès les bas régimes, offrant un comportement bien agréable. Un zeste de caractère sur toute la plage de régime, pas mal de couple aux bas régimes, une sonorité envoûtante typique du V4 et une puissance qui arrive crescendo jusqu'au rupteur situé à 10 000 tr/mn, font de ce moulin une vraie réussite. De plus, la commande de gaz permet de contrôler parfaitement les glisses du pneu arrière, transformant chaque sortie de virage un peu serrée en séance de *drift*. Chose impossible à faire avec la Boss, bien trop imposante et trop lourde. Contrôler le déferlement de puissance et les dérobades en ligne droite est déjà une sacrée paire de manches, alors en virage... Quand on soude, on ne sent pas forcément le pneu arrière patiner, mais on sent bien lorsqu'il raccroche. La Boss est dépourvue de toute électronique superflue, évidemment. Pas d'antipatinage, de cartographie réglable, et encore moins d'ABS, le frein avant faisant plus office de ralentisseur que de réel frein. Heureusement – ou pas – car on n'ose même pas imaginer une perte de l'avant avec ce monstre d'une demi-tonne sur un freinage un peu appuyé. Ce manque de puissance est

A l'image de la jante, la finition de la Diavel Carbon est juste magnifique. Les nombreuses pièces en carbone sont ajustées avec précision.

COMPARATIF 3 GROSSES MEULES FULL

Avec son moteur bourré de **caractère**, la Vmax réussit à **épater**, même face à la Boss Hoss



compensé par un frein moteur important au-dessus de 60 km/h et par un disque arrière emprunté à Subaru (option à 3 800 € quand même) qui ralentit efficacement. Mais cette Boss n'est pas qu'un dragster homologué. Sur les petites routes, on enrôle sur un rythme tranquille sur le premier rapport, en prenant peu d'angle mais en profitant du ronronnement du V8. A partir d'un certain degré d'angle, la Boss semble tomber subitement dans le virage. On enregistre alors bien cette limite, sans la dépasser. Sur chaussée détrempée, c'est encore pire : l'incliner de deux degrés suffit à penser qu'on perd l'avant. Rien à voir avec la Diavel, qui profite d'un cadre treillis tubulaire rigide et précis, qui se conduit comme un roadster sportif plutôt que comme un gros custom.

L'italienne pèse deux fois moins que la Boss, et ça se sent ! Étonnamment, c'est la moto la moins puissante et la moins lourde du comparo qui bénéficie de la meilleure assistance électronique de série. L'électronique embarquée est à la pointe de la technologie et fonctionne parfaitement sur la Diavel. Le freinage puissant et parfaitement dosable est secondé par un ABS réglable sur plusieurs niveaux. Tandis que le contrôle de motricité juggle parfaitement les assauts du bicylindre en V, sans le brider. On peut même faire quelques roues arrière, chose impossible avec la Boss Hoss (vous vous en doutiez, n'est-ce pas ?). Jouer avec le commodo gauche de la Ducat' permet d'adapter les cartographies moteur (modes pluie, ville et route) et

de programmer chaque mode avec les différents paramètres pour adapter au mieux son mode de conduite à son style de conduite.

Face au tableau de bord tout en couleur de la Diavel, celui, monochrome, de la Vmax, prend un sérieux coup de vieux. Au guidon de miss Max, pas d'électronique. Mais on peut compter sur l'ABS couplé à des étriers six pistons pour freiner efficacement. Côté consommation, l'appétit de la Boss est à l'image de sa carrure : 13 l/100 km de moyenne, avec un maximum relevé à 18 l/100 km en abusant des accélérations en première. A l'inverse, la Ducati *full* annonce une moyenne calculée à 6 l/100 km, la Vmax étant à mi-chemin à 9,6 l/100 km. Sur cette dernière, l'autonomie d'à peine 150 km, dans le

meilleur des cas reste un problème, car la réserve clignote souvent dès 120 km.

Le prix de la démesure

Outre la consommation gargantuesque et le chèque de 63 000 € (sans options !) pour avoir une Boss dans son (grand) garage, il faudra penser céder son droit à l'image tant elle attire les flashes et les objectifs des smartphones comme un aimant. Jeunes, vieux, motards ou caisseurs, tous sont obnubilés par le gabarit hallucinant de la Boss et subjugués par le son du V8 une fois en route. Comptablement, pour ce prix, vous pouvez largement vous offrir à la fois la Diavel (21 590 €) et la Vmax (22 490 €), tout en gardant de côté quelques billets. Mais la célébrité n'a pas de prix. ●

Cette Yamaha Vmax était truffée de carbone et de pièces en aluminium taillées dans la masse. Elle était chaussée d'un pneu arrière en 240 et laissait échapper des flammes de ses deux silencieux d'échappement.

COMPARATIF 3 GROSSES MEULES FULL

BOSS HOSS LS3



- 1 De trois quarts, la Boss Hoss est très impressionnante.
- 2 Les cinq cadrans informent de la température moteur, de la pression d'admission, de la vitesse, du régime moteur et de la charge de la batterie.
- 3 Les commodos sont taillés dans du vrai métal.
- 4 Le petit filtre à air est couvert d'une chaussette déperlante pour éviter d'avaler de l'eau.
- 5 Somptueux, le V8 est une véritable œuvre d'art mécanique.
- 6 La largeur de la courroie est à l'image de la taille du V8.
- 7 Le gros disque arrière pincé par un étrier à quatre pistons est monté en option pour 3 800 €.



- ON AIME**
- Le côté effrayant et énormissime
 - Les sensations moteur
 - Déposer tout ce qui bouge
- ON N'AIME PAS**
- La faiblesse du frein avant
 - Les demi-tours
 - Le prix

DUCATI DIAVEL 1200 CARBON

- 1 La Diavel avance un physique musclé.
- 2 La fourche bénéficie d'un traitement noir. Les étriers Brembo offrent un mordant et une puissance de freinage jamais pris en défaut.
- 3 Le tableau de bord en deux parties manque un peu de lisibilité. La détente hydraulique de la fourche se règle sans outils.
- 4 Pour 2014, la Diavel adopte un éclairage entièrement confié à des leds.



- ON AIME**
- Le freinage
 - La pêche du moteur dans les tours
 - La finition et l'équipement
- ON N'AIME PAS**
- Le surcoût de la version Carbon
 - La commande de boîte raide



YAMAHA 1700 VMAX

- 1 Toujours dans le coup, la ligne de la Vmax est intemporelle.
- 2 Les étriers à six pistons de la Vmax ralentissent efficacement ses 314 kg.
- 3 Un gros compte-tours parfaitement lisible trône au dessus du guidon. La température moteur, la jauge à essence et les deux trips sont visibles sur le second cadran.
- 4 Les grosses entrées d'air typiques de la Vmax sont ici en carbone. Une pièce montée en accessoire.



- ON AIME**
- Le caractère et la puissance du moteur
 - La sonorité
 - La finition
- ON N'AIME PAS**
- La direction qui plonge à basse vitesse



COMPARATIF LES DONNÉES CONSTRUCTEURS

	BOSS HOSS LS3	DUCATI DIAVEL 1200 CARBON	YAMAHA 1700 VMAX
	BOSS HOSS LS3	DUCATI DIAVEL 1200 CARBON	YAMAHA 1700 VMAX
Prix (sans options)	73 000 € (63 000 €)	21 590 €	22 490 €
Version	débridée, 2014	débridée, 2014	débridée, 2014
Coloris	noir	carbone-rouge	noir
Garantie	1 an	2 ans, pièces et m.-o.	2 ans pièces et m.-o., km illimité
Importateur	American Bike Custom, 12 rue des Hauts Flouviars, 94320 Thiais www.bosshoss.fr	Ducati France, 01.56.05.60.00, www.ducati.fr	Yamaha Motor France, 01.34.30.31.00, www.yamaha-motor.fr
Disponibilité	immédiate à trois mois	immédiate	immédiate

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type	8-cylindres en V, 4-temps refroidi par eau, en aluminium	bicylindre en L, Testastretta 11°, 4-temps, refroidi par eau	4 cylindres en V, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	culbuté, 2 soupapes par cylindre	distribution desmodromique, 4 soupapes par cylindre	2 ACT entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	6 200 cm ³	1 198,4 cm ³	1 679 cm ³
Alésage x course	n.c.	106 x 67,9 mm	90 x 66 mm
Puissance maxi	445 ch à 5 750 tr/mn	162 ch à 9 250 tr/mn	200 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	60 mkg à 4 750 tr/mn	13,3 mkg à 8 000 tr/mn	17 mkg à 6 500 tr/mn
Alimentation	injection électronique	injection	injection électronique
Electronique	aucune	ABS, contrôle de motricité, modes de conduite	ABS
Boîte de vitesses	à 2 rapports + marche arrière	à 6 rapports	à 5 rapports
Embrayage	automatique, convertisseur	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Transmission secondaire (braquet)	courroie	chaîne à joints toriques (15 x 43)	cardan

PARTIE-CYCLE

Cadre	tubulaire en acier, 3 parties	treillis tubulaire en acier	en aluminium, profil diamant
Suspension avant	fourche télescopique inversée, Ø 63 mm, déb. 89 mm	fourche télescopique inversée Marzocchi, Ø 50 mm, déb. 120 mm	fourche télescopique inversée, Ø 52 mm, déb. 120 mm
Réglages avant	précharge	précharge, compression, détente	précharge, compression, détente
Suspension arrière	deux amortisseurs séparés, déb. n.c.	mono-amortisseur, déb. 120 mm	mono-amortisseur, déb. 110 mm
Réglages arrière	précharge, compression, détente	précharge, compression, détente	précharge, compression, détente
Frein avant	2 disques Ø 320 mm flottants, étriers 4 pistons	2 disques Ø 320 mm, étriers Brembo 4 pistons à fixation radiale	2 disques flottants Ø 320 mm, étriers 6 pistons à fixation radiale
Frein arrière	1 disque, étrier 4 pistons, fixation radiale	1 disque Ø 265 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 298 mm, étrier 2 pistons opposés
Pneus	130/90 x 16 AV ; 230/60 x 15 AR	120/70 x 17 AV ; 240/45 x 17 AR	120/70 x 18 AV ; 200/50 x 18 AR
Réservoir	32 l	17 l	15 l
Poids avec pleins	528 kg	234 kg	310 kg

ENTRETIEN

Vidange	tous les 12 000 km	tous les 15 000 km	tous les 10 000 km
Jeu aux soupapes	automatique	tous les 30 000 km	tous les 40 000 km

PRIX DES CONSOMMABLES D'ORIGINE (TTC)

Filtre à air	29 €	64,60 €	71,50 €
Filtre à huile	49 €	13 €	14,90 €
Plaquettes avant	59 €	103,50 € les 2 jeux	126 € la paire
Kit-chaîne	courroie	301,10 €	cardan

LE PRIX DE LA CHUTE (TTC)

Levier d'embrayage	automatique	87,40 €	55,99 €
Rétroviseur	60 €	65,14 €	105 €

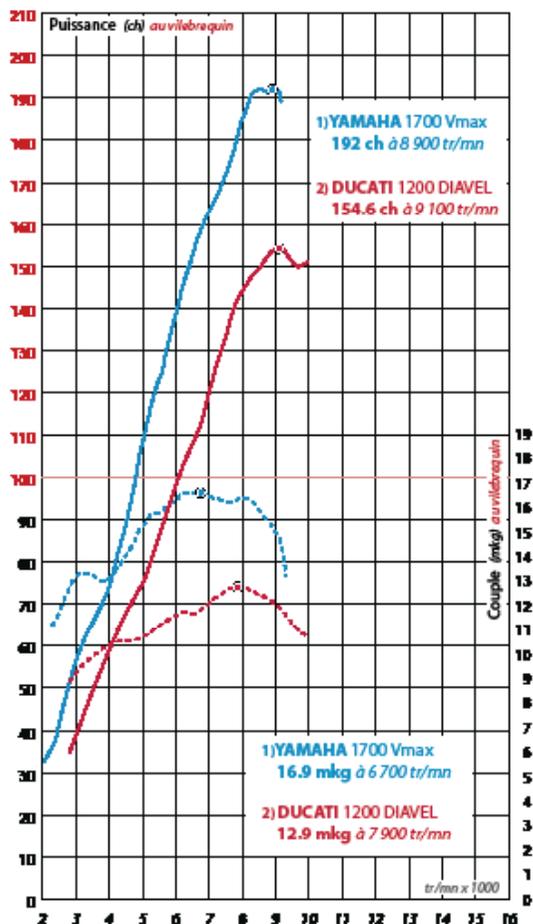


COMPARATIF LES MESURES MOTO JOURNAL



	BOSS HOSS LS3	DUCATI DIAVEL 1200	YAMAHA 1700 VMAX
PUISSANCE mesurée au vilebrequin	n.m.	154,6 ch à 9 100 tr/mn	192 ch à 8 900 tr/mn
COUPLE mesuré au vilebrequin	n.m.	12,9 mkg à 7 900 tr/mn	16,9 mkg à 6 700 tr/mn
POIDS avec pleins	n.m.	234 kg	314 kg
CONSOMMATION			
Consommation et autonomie	13,5 l/100 km (237 km)	6 l/100 km (283 km)	9,6 l/100 km (156 km)

PUISSANCES ET COUPLES MESURES PAR MJ



Vu ses dimensions et son embrayage automatique, impossible de passer la Boss Hoss sur un banc de puissance. Avec nos deux autres motos, que ce soit en termes de puissance ou de couple, la Vmax écrase la Diavel avec des chiffres bien supérieurs. Normal, elle profite d'une cylindrée plus importante, et du double de cylindres. En revanche, pour un bicylindre, la Diavel profite d'une belle allonge, jusqu'à 10 000 tr/mn.

Puissances et couples mesurés par Motorrad sur un banc Dynojet 250 (marge d'erreur : plus ou moins 5 %).



NOS NOTES

	BOSS HOSS LS3	DUCATI DIAVEL 1200	YAMAHA 1700 VMAX
MOTEUR	★★★★★	★★★★★	★★★★★
PARTIE-CYCLE	★★★★★	★★★★★	★★★★★
VIE À BORD	★★★★★	★★★★★	★★★★★
BUDGET	★★★★★	★★★★★	★★★★★

CLASSEMENT FINAL	Boss Hoss LS3	Ducati Diavel	Yamaha Vmax
	3 ^e	2 ^e	1 ^{re}

NOTRE VERDICT

La Boss Hoss ne joue pas dans la même catégorie : gabarit, puissance, accélération, sensations en font une moto hors normes réservée aux motards expérimentés (et fortunés) qui n'ont pas peur de défier une moto d'une demitonne et de 445 ch. A l'opposé, la Diavel reste facile et efficace, mais, face aux deux mastodontes, son twin paraît du coup un peu *light*. Dans le genre musclé, le meilleur compromis encombrement/performances/sensations est à mettre à l'actif de la Vmax 1700, qui s'impose dans ce comparatif *king size*. Puissante, mais utilisable au quotidien, la Yamaha est une vraie machine à sensations lorsqu'on essore la poignée. Tout en conservant, en prime, sa petite dose de gigantisme.

