

## ANTEPRIMA

Boss Hoss V8

di Lorenzo Rinaldi



In America è la moto scelta da molti personaggi popolari come il conduttore televisivo Jay Leno, anchorman del Tonight Show sulla NBC e grande appassionato di moto, o come l'ex attore e attuale governatore della California Arnold Schwarzenegger o ancora il cantante heavy metal Ozzy Osbourne, ex leader dei Black Sabbath. È la Boss Hoss, la moto più esagerata che mente umana potesse concepire, mossa dallo stesso motore Chevy V8 che equipaggia un altro sogno americano: la Chevrolet Corvette C5, antenata dell'attuale C6. In Italia si è vista per la prima volta durante la Biker Fest del 1997, grazie a Carlo Colombo dell'American Road; in seguito è stata esposta allo stand di B.L. durante il Bike Expo 2006 e recentemente alla 21ª Biker Fest. La Boss Hoss è disponibile in due motorizzazioni: 350 e

502 che equivalgono alla cilindrata, espressa in pollici cubi. Facendo due conti risultano rispettivamente 5700 e 8200 cm<sup>3</sup>, due cilindrata, soprattutto la prima, molto popolari e diffuse negli States ma decisamente inconsuete nel vecchio continente. Una moto esagerata in tutto; in America c'è perfino chi è riuscito a montare su una Boss Hoss il V10 di 8300 cc della Dodge Viper, sovralimentato a protossido d'azoto, tanto per non farsi mancare nulla e avere sotto mano quasi 600 cavalli sudue ruote. Ma anche la versione "di serie" in quanto a cavalli non scherza; il V8 con blocco motore in alluminio di 5700 cm<sup>3</sup> rispetto a quello montato sulla Corvette C5 viene ulteriormente potenziato raggiungendo i 355 CV (contro i 344 della Corvette) a 5400 giri e una coppia massima di 550 Nm (483 per

la C5) a soli 3500 giri, il che dà un'idea neppure troppo approssimativa del tiro formidabile del V8 americano. Con questa motorizzazione, chiamata "small block", sono disponibili due allestimenti, base, denominata BHC-3 ZZ4, e SS ossia Super Sport, caratterizzata dal sellino monoposto, da un assetto leggermente più ribassato e da un allestimento più sportivo, anche se il termine è forse poco indicato per le opulente forme della Boss Hoss. Per chi vuole esagerare c'è anche la motorizzazione 8200, sempre a 8 cilindri, capace di oltre 500 CV di potenza e 769 Nm di coppia, valori sbalorditivi anche per un'auto sportiva. Il peso va di pari passo con la cilindrata: 500 kg per la 350, 90 in più per la 502, una stazza quasi inge-



Modello BHC-3 ZZ4



Modello BHC-3 502



stabile per la maggior parte dei motociclisti e infatti negli Stati Uniti entrambe le motorizzazioni sono offerte anche in versione Trike, che a fronte di un peso ancora maggiorato (680 kg per la BHC-9 ZZ4 di 5700 cc e ben 770 per la BHC-9 502 di 8200 cc) offrono però la sicurezza di una ruota in più. Per muovere una tale massa, anche sulle Boss Hoss a due ruote la trasmissione, in perfetto stile americano, è automatica a due rapporti con retromarcia, non elettrica, come nel caso di Grand Tourer tipo Honda Goldwing ma bensì mossa dall'albero motore e azionata tramite un pulsante sul manubrio dotato di sistema di sicurezza. La trasmissione finale è invece a cinghia, debitamente rinforzata. Motore a parte, la Boss Hoss si fa notare anche a livello di dimensioni e ciclistica: la forcella ha steli di 63 mm mentre le prime Boss Hoss costruite oltre dieci anni fa montavano ancora pneumatici di tipo automobilistico, non essendo al tempo disponibili misure così generose per pneumatici da moto; ma oggi è possibile montare i panciuti pneumatici Avon Roadrunner Monster nelle dimensioni motociclistiche di 230/60 su cerchio di 15 pollici. Non avendo la Boss Hoss un know how spe-

cifico in campo motociclistico sopperisce a queste mancanze con l'ingegno tipico statunitense. Il serbatoio ad esempio è realizzato unendo insieme due serbatoi di una H-D Fat Boy, il che garantisce la capacità complessiva di 32 litri, appena sufficiente a saziare il voracissimo V8 che ha tutto sommato consumi non troppo spaventosi, nell'ordine dei 8/10 km con un litro, che salgono però in maniera vertiginosa nel caso del motore di 8200 cc, il quale arriva a consumare anche un litro di benzina ogni 5 chilometri. La notizia più succosa la lasciamo in fondo, dopo che avrete "digerito" i valori stratosferici di questa V8 a due ruote: fino a poco tempo fa chi voleva acquistare una Boss Hoss in Europa doveva rivolgersi all'importatore tedesco ([www.bosshossycles.de](http://www.bosshossycles.de)), ma da oggi questo originale mezzo è disponibile anche in Italia, grazie alla Boss Hoss Italy di Palazzolo sull'Oglio. Il modello base è già disponibile, così come la BHC-3 ZZ4 SS; la BHC-3 502 di 8200 cc lo sarà tra pochissimo, mentre per i trike bisognerà attendere ancora un po'. Ora possiamo dirvi i prezzi, anch'essi proporzionali alla cilindrata: partono infatti da 50.000 euro (50.815 per la base BHC-3 ZZ4, 53.552 per la SS e 55.575 per la BHC-3 502) ma le infinite possibilità di personalizzazione potrebbero anche far lievitare, seppur non di molto, il prezzo. La Boss Hoss Italy sta inoltre approntando una versione "touring", in pratica una BHC-3 ZZ4 accessoriata con parabrezza, borse e tutto l'occorrente per viaggiare sognando l'America a cavallo di un mezzo unico e inimitabile.



## SCHEDA TECNICA

(i dati anagrafici e tecnici sono riferiti al modello BHC-3 ZZ4)

### DATI ANAGRAFICI

**Costruttore:** Boss Hoss Cycle Inc., 790 S Main Ave, Dyersburg, TN (USA), 38024-6015, tel.(001) 731-286-4915, fax (001) 731-286-2453, [www.bosshossycle.com](http://www.bosshossycle.com); **importatore:** Boss Hoss Italy Srl, V.le Europa, 25036 Palazzolo Sull'Oglio (BS), tel. 030 7301898, fax 030 7302577, [www.bosshossitaly.it](http://www.bosshossitaly.it), [info@bosshossitaly.it](mailto:info@bosshossitaly.it); **modello:** BHC-3 ZZ4; **prezzo franco concessionario:** 50.815 euro; **omologaz.:** Euro 2 (in preparazione Euro 3); **garanzia:** 2 anni chilometraggio illimitato; **coloraz.:** varie

### DATI TECNICI

#### MOTORE

**Tipo:** GM Chevy Small Block V8 di 90° con basamento in alluminio, raffredd. ad acqua, distribuz. aste e bilancieri, alberi a camme nel basamento e 2 valvole per cilindro; **alesaggio x corsa:** 99 x 92 mm; **cilindrata:** 350 c.i (5.735 cm<sup>3</sup>); **rapp. di compress.:** 10:1; **lubrificaz.:** a carter umido; **alimentaz.:** 4 carburatori Demon; **accensione:** elettronica; **imp. di scarico:** con due terminali di 50 mm Ø; **potenza max:** 261 KW (355 CV) a 5.250 giri/min; **coppia max:** 405 lbs.ft. (550 Nm) a 3.500 giri/min.

#### TRASMISSIONE

**Primaria:** a catena; **secondaria:** a cinghia; **frizione:** a secco, automatica; **cambio:** automatico a 2 rapporti + retromarcia

#### CICLISTICA

**Telaio:** a doppia culla continua in alluminio 4130 con tubi di 38x24 mm fusi; **inclinaz. cann. sterzo:** 33°; **sosp. ant.:** forcella telescopica a steli rovesciati di 63 mm Ø, regolabile nel precarico; **escursione ruota ant.:** 88 mm; **forcellone post.:** oscillante in tubi a sezione quadrata di 50x50 mm; **sosp. post.:** due ammortizzatori di 33 cm regolabili nel precarico; **cerchio ant.:** 3.50x16"; **cerchio post.:** 7x15"; **pneum. ant.:** Avon AM20 130/90-16; **pneum. post.:** Avon Roadrunner AM21 Monster 230/60-15; **freno ant.:** doppio disco di 320 mm Ø con pinze a 4 pistoncini; **freno post.:** disco singolo di 320 mm Ø con pinza a 4 pistoncini

#### DIMENSIONI E PESI

**Larghezza telaio:** 711 mm; **altezza sella:** 710 mm; **luce a terra:** 115 mm; **interasse:** 2.030 mm; **peso a secco:** 500 kg; **capacità serbatoio:** 32 litri (riserva n.d.)

#### PRESTAZIONI

**Accelerazione 0-80 km/h:** 1,5 sec;  
**Accelerazione 0-160 km/h:** 4,1 sec;  
**consumo medio:** 8,5/10,5 km/l

