

Triumph Street Triple R: clockwork orange.

La 675 di casa triumph con telaio, motore, sospensioni e sistema frenante di derivazione dalla sportivissima Daytona è un vero gioiellino, con un'estetica armoniosa e accattivante accompagnata da caratteristiche tecniche pronte a soddisfare anche il pilota più esigente.

Rispetto alla precedente versione, la Street Triple R può vantare sospensioni anteriori e posteriori regolabili sia in compressione che nel precarico ed estensione; pinza del freno anteriore ad attacco radiale e pompa del freno radiale.

La sostituzione del mono che ora assiste maggiormente il posteriore ha portato a qualche aggiustamento delle quote che hanno reso la moto ancora più maneggevole: la piccola inglese ha tutti i numeri per una guida sportiva e per sostenere le ottime prestazioni del motore.

Originale nelle sue colorazioni matte graphite e orange matte, non passa di certo inosservata; estremamente curata nei dettagli, casa triumph ha pensato persino alla sella, che grazie al bicolore nero e graphite, ben si integra con le superfici nere satiniate del telaio.

Una chicca: il materiale con cui è realizzato la sella è "very english", ad asciugatura rapida.

Provare per credere!



La scelta di un manubrio Magura a sezione differenziata color argento satinato e con i contrappesi inseriti all'interno, è esteticamente molto azzeccata, oltre a contribuire a dare al guidatore quella sensazione di naturalità e maneggevolezza della moto.

L'impostazione di guida non è né troppo turistica, né esageratamente sportiva, privilegiando comunque una postura leggermente avanzata. La posizione delle gambe con pedaline leggermente arretrate ma non troppo alte, è tale che il peso del corpo non carichi mai troppo l'anteriore; se ne guadagna in un maggior controllo e in minor

affaticamento delle braccia nei lunghi percorsi.

La sella è molto comoda, le ginocchia avvolgono il serbatoio in modo naturale; la prima sensazione che trasmette la R quando si monta in sella, è quella di essere un tutt'uno con essa.

Il motore è aggressivo, sempre pronto!

La percezione è quella di una moto nervosa, quasi scorbatica, pronta a dare il massimo all'accenno dell'apertura del gas, come un cavallo impaziente.

Il tre cilindri inglese coniuga i pregi del bicilindrico e del 4 cilindri, con un motore sempre presente anche ai bassi regimi, ma che ha l'elasticità del 4 cilindri; anche nella guida in città pertanto, non richiede un continuo cambio di marcia.

La curva di coppia, in questo caso praticamente rettilinea viene fedelmente riprodotta nella realtà, con un'accelerazione progressiva già a partire dai 3000 giri, molto agevole nei sorpassi veloci.

Il sound è inconfondibile, personalmente lo chiamo "l'asimmetria dei tre cilindri" e già il borbottio all'accensione comunica ottime premesse e un'anteprima della potenza che verrà erogata in accelerazione.

La frenata è molto potente e precisa, la moto non si scompone anche nelle staccate importanti, ma allo stesso modo, grazie alla pompa radiale, è perfettamente modulabile in una guida più rilassata; tutto dipende dalle esigenze del pilota.

L'assetto delle sospensioni fornito da casa Triumph un po' rigido per una guida di tipo stradale, si adatta perfettamente ad un utilizzo sportivo, con un mono posteriore che risponde in modo preciso alle sollecitazioni, guadagnandone in sicurezza e velocità.

La Street Triple R è agilissima, la discesa in piega è intuitiva, precisa e graduale, nel misto stretto è veramente impareggiabile.

Il cambio, perfetto negli inserimenti salendo di marcia, è un po' "tedesco" in fase di scalata e non ammette l'inserimento di più marce consecutivamente senza il rilascio della frizione tra una e l'altra.

Ottime anche le gomme in dotazione dalla casa, che in qualunque situazione rimangono praticamente incollate al suolo senza perdere mai il loro grip, regalando una sensazione di sicurezza e stabilità senza pari.

Gli specchietti danno un'ampia visibilità sia posteriore che laterale agevolando la guida nei sorpassi e nei frequenti cambi di corsia.

Tra l'ampia gamma di accessori disponibili consiglio il parafango posteriore, per una maggior protezione del monoammortizzatore e il montaggio del cupolino e del plexiglass, al fine di avere una guida più confortevole al di sopra di una certa velocità.

Le vibrazioni, iniziano ad essere percettibili oltre gli 8000 giri al livello dello sterzo, senza però essere mai troppo fastidiose.

L'angolazione ridotta di sterzo può dare qualche difficoltà nelle manovre da fermo, ma se difetto si può chiamare, è veramente di poco conto.

I consumi si aggirano intorno ai 16km/l nella guida estrema, per salire attorno ai 18/19 km/l ad andature più tranquille e regolari.

Una moto quindi, la piccola tre cilindri inglese divertente ma con carattere forte, a mio avviso sconsigliata ai neofiti per la potenza del motore immediatamente disponibile e che comunque bisogna imparare a gestire.

E' perfetta sia per l'uso urbano e turistico, sia per uno stile di guida più estremo e sportivo, grazie alla sua grande affidabilità e l'alto livello prestazionale della ciclistica e dell'assetto.

Contenuta nel prezzo, con i suoi 8.690 euro chiavi in mano, mi sento di affermare che al momento come rapporto qualità/prezzo, sia la miglior naked sul mercato.

Ora non vi resta che recarvi nel primo concessionario Triumph e richiedere un test di prova, ve ne innamorerete all'istante!



Principali caratteristiche tecniche:

MOTORE

Tempi:4

Cilindrata: 675 cm³

Numero cilindri: 3

Potenza max: 106 CV a 11.700 giri

Coppia max: 69Nm a 9.100 giri

Alimentazione: iniezione elettronica sequenziale Multipoint

Raffreddamento: a liquido

Cambio: 6 Velocità

SOSPENSIONI

Anteriore:forcella con steli rovesciati da 41mm, regolabile nel precarico e nell'idraulica in compressione e ritorno

Posteriore: monoammortizzatore con serbatoio separato piggy back, regolabile nel precarico e nell'idraulica in compressione e ritorno

FRENI

Anteriore: 2 Dischi da 308mm - 2 Pinze Nissin a 4 pistoncini ad attacco radiale - Pompa radiale

Posteriore: Disco da 220 mm

Pinza Nissin a pistoncino singolo

PNEUMATICI

Monta di serie : Dunlop Sportmax Qualifier

Anteriore : 120/70 ZR17

Posteriore : 180/55 ZR17

Telaio

Alluminio

Peso

167kg (a secco)

Altezza sella

805mm

Capienza Serbatoio

17.4 litri

Norma Antinquinamento

EURO 3