

Triumph Street Triple ABS **PREGI** ● Rapporto qualità/prezzo e motore

DIFETTI ● Vibrazioni agli alti regimi

Prezzo 8.710 €

PROVA NAKED

PROVATE A PRENDERMI

Impazza il trecilindri e noi torniamo a parlarvi della prima media spinta da questo tipo di motore. Non poteva che essere inglese, col doppio faro e con una spinta ai medi che conquista. È ancora vincente grazie al grande equilibrio. La nostra prova con velocità massima, peso e consumi
di Andrea Perfetti





O

ggi di concorrenti ne ha tante, mentre quando fu presentata (2007) era un cigno solitario in uno stagno popolato da motori con due, quattro o tutt'al più un cilindro. Allora Triumph fece colpo con la sua piccola, ma brillantissima Street Triple. Il motore fu per tutti una grande sorpresa, così piccolo nella cilindrata eppure così generoso nella spinta a ogni regime. Si sposava a meraviglia con l'equilibrio e la leggerezza della ciclistica, qualità a dire il vero che la facevano – e la fanno ancora oggi – preferire da tanti a sua maestà, la Speed Triple. Nel recente passato la luce sulla Street

è stata un po' offuscata dall'arrivo di tante, scatenate concorrenti a tre cilindri. Il riferimento corre alla MV Agusta Brutale 675 (10.670 euro il suo prezzo con ABS) e alla più grande Yamaha MT-09 (dal prezzo molto simile: 8.590 euro con ABS). L'inglesina ha una quotazione vicina a quella della moto giapponese, mentre risulta molto più economica della sportiva italiana. Ma su strada come se la cava? Paga lo scotto di un progetto più vecchio (ma nemmeno troppo, l'ultimo aggiornamento è del 2013) o tiene testa al duo italo-giapponese? Noi un'idea ce l'avevamo già, ma siamo voluti tornare sull'argomento – e in sella alla Street – per rinfrescarci la memoria. Alla Triumph abbiamo quindi chiesto una moto

per un test approfondito (completo quindi dei rilevamenti standard relativi a potenza, velocità, peso e consumi); ci siamo fatti dare una Street standard, di colore nero, perché la riteniamo ancora oggi una signora moto per l'utilizzo stradale anche in confronto alla meglio equipaggiata Street Triple R (9.720 euro). Le sospensioni regolabili di quest'ultima sono indicate soprattutto per la guida in pista, mentre su strada la Street normale va già che è una meraviglia e fa risparmiare un bel gruzzolo. Anzi, l'idraulica un po' più aperta ce la fa preferire nella guida in città e dove l'asfalto non è proprio in ordine.

Com'è fatta. E quanto va!

Il telaio doppio trave e il forcellone in alluminio della Street Triple sono stati completamente ridisegnati sul finire del 2012. Nuovo è anche il telaio reggisella in alluminio pressofuso. La forcella è Kayaba a steli rovesciati da 41 mm di diametro, ha un'escursione utile di 110 mm e non

è regolabile. Il mono, sempre Kayaba, è regolabile unicamente nel precarico della molla e ha una escursione di 125 mm. La Street Triple ha l'ABS messo a punto dalla Nissin, che fornisce anche le pinze anteriori a doppio pistoncino e la pompa da 14 mm. I dischi hanno un diametro di 310 mm davanti e 220 dietro. Il tre cilindri, perfezionato nella messa a punto dell'iniezione elettronica e nella gestione dei corpi farfallati, eroga 106 cv (78 kW) a 11.850 giri, con una coppia massima di 68 Nm a 9.750 giri, i consumi dichiarati sono bassi e pari a 5,5 l/100 km nel misto e 4,1 l/100 km alla velocità costante di 90 km/h. Abbiamo messo la Street al banco e sulla bilancia, riscontrando questi valori: l'inglesina pesa a secco solo 176,5 chili; la potenza massima rilevata all'albero è di 102,2 cavalli 11.700 giri (pari alla ruota a 95,6 cavalli). La coppia massima è di 6,9 kgm a 8.300 giri all'albero (6,6 alla ruota). Notevole la punta massima raggiunta in sesta marcia, pari a 224,3 km/h (235 km/h indicati) a ben 12.400 giri.

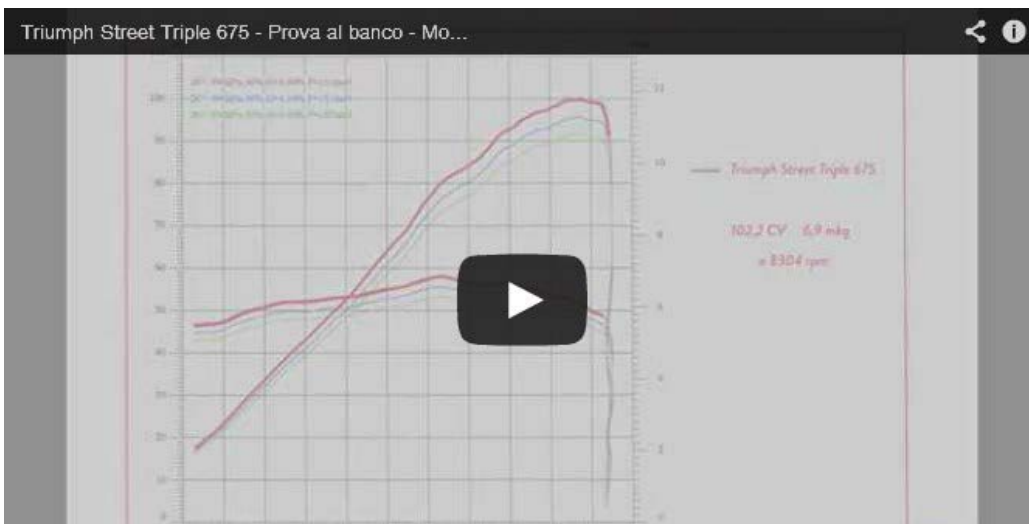




L'allungo e l'urlo agli alti regimi sono sicuramente libidinosi. Soddisferanno i motociclisti esperti tra una curva e l'altra in collina, e persino in pista. Ma il pepe, sulla Street 675, arriva molto, ma molto prima. A 4.000 giri la moto di Hinckley spinge già di brutto e dà tutto quel che serve per muoversi in città. A 6.000 giri i tre pistoni cambiano sinfonia e la spinta si fa bella tosta fino a 8.000. Qui sturatevi bene le orecchie, perché il motore inglese inizierà urlare come una bestia. E non smetterà per altri 5.000 giri. Fantastico. E superbo è il suo range di utilizzo, che va da 1.500 giri su, su fino a quasi 13.000. Vero, anche i motori quattro cilindri vantano un campo d'uso così ampio, ma in basso e ai medi si possono scordare la pienezza di questo tre cilindri. Il cambio e la frizione sono esenti da difetti e hanno un comportamento

molto dolce e fluido. La rapportatura è corretta, tendenzialmente corta (a 130 indicati il motore è a 6.900 giri). Peccato per le vibrazioni che compaiono agli alti regimi sul manubrio (oltre i 140 orari), perché di difetti la Street ne ha davvero pochi. Sono infatti ottime anche le finiture complessive, dove stona solo la fattura economica degli specchi retrovisori (così tanti triumphisti avranno una scusa in più per cambiarli). Chiudiamo il capitolo relativo al motore, parlandovi dei consumi. La Speed si è accontentata di 5,1 l/100 km nell'extraurbano, di 5,6 l/100 km in autostrada e di 6,2 l/100km in città. Passiamo ora alle doti dinamiche di questa moto. E qui è amore a prima vista. La Street è infatti stretta tra le gambe, leggera e facile in ogni condizione d'uso. È adatta quindi a chi non ha molta esperienza e





persino ai piloti più alti in virtù della corretta ergonomia. Ai più esperti regalerà invece un feeling immediato con l'avantreno e un'efficacia sui percorsi misti che fanno della Street ancora oggi un punto di riferimento per tutta la categoria naked. È persino più rapida e efficace della mitica Speed sui percorsi lenti, dove vanta una maneggevolezza da primato. La frenata è ottima per potenza e modulabilità, mentre forcella e mono evidenziano una taratura piuttosto morbida nella guida sportiva. Questo setting si rivela però apprezzabile in più d'una occasione, soprattutto perché consente al pilota di sentire e interpretare meglio l'asfalto dove questo non sia perfetto. A fine prova è giunta la conferma del nostro sospetto; la Triumph Street Triple non sarà la più recente, ma si conferma ancora oggi la media più equilibrata di questo segmento. E con una dote in più che







Prestazioni rilevate

Velocità massima: 224,3 km/h a 12.400 giri (indicata 235 km/h)
Potenza massima all'albero: 102,2 cv a 11.700 giri
Potenza massima alla ruota: 95,6 cv a 11.700 giri
Coppia massima all'albero: 6,9 kgm a 8.300 giri
Coppia massima alla ruota: 6,3 kgm a 8.300 giri
Peso senza benzina: 176,5 kg
Consumo extraurbano: 5,1 l/100km
Consumo autostradale: 5,6 l/100km
Consumo in città: 6,2 l/100km



gioca a suo favore: la possibilità di customizzarla e di cucirsela addosso, come ogni moto costruita a Hinckley. Lo hanno dimostrato anche i ragazzi del Triumph Club Milano, con cui abbiamo passato una bella serata milanese. Nelle loro mani la Street cambia pelle e colore, prende la piega dell'anima di chi la guida. È anche questo il bello di ogni Triumph, no?

Attenzione: Questa prova mostra un pilota professionista in condizioni controllate. Non imitate simili comportamenti di guida che potrebbero essere pericolosi per voi e per gli altri



ABBIGLIAMENTO

Casco X-lite X802R
Giacca Dainese Basic
Guanti Dainese
Jeans Dainese
Scarpe Dainese

SCHEDA TECNICA

Street Triple ABS € 8.710
Tempi: 4
Cilindri: 3
Cilindrata: 675 cc
Disposizione cilindri: in linea
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 105 cv (78 kW) / 11700 giri
Coppia: 7,04 kgm (68 Nm) / 9200 giri
Marce: 6
Freni: DD-D
Misure freni: 310-220 mm
Misure cerchi (ant./post.): 17" / 17"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 183 kg
Lunghezza: 2000 mm
Larghezza: 735 mm
Altezza sella: 800 mm
Capacità serbatoio: 17,4 l
Segmento: Naked

Foto di Luca Braguti