

A full-page photograph of a mountain biker riding through a forest. The rider is wearing a blue and white helmet, a brown long-sleeved shirt, light blue jeans, and black gloves. The bike is white with orange accents and has 'APHEX' written on the frame. The background is a blurred green forest, suggesting motion.

MONTRA

completa mas...

A NOVA KTM APHEX É UMA MONTRA CHEIA DE TECNOLOGIAS, EQUIPAMENTO DE TOPO E POSSIBILIDADES DE AJUSTE MAS FALTAM-LHE UNS "POZINHOS" PARA ESTAR MAIS PERTO DA PERFEIÇÃO.

texto: ALEXANDRE SILVA fotos: JOÃO CARLOS OLIVEIRA rider: ANDRÉ LOURENÇO



A marca austríaca aplicou-se a fundo para renovar a sua Aphex. Além de surgir com uma aparência completamente nova, muitas soluções foram introduzidas e há que referi-las. O design dos tubos é do que mais salta à vista e não acontece apenas por razões estéticas. O objectivo foi criar uma estrutura leve e resistente, recorrendo a tubos hidroformados, com uma geometria compacta que permitisse usar este tipo de sistema de suspensão traseiro e, claro, cujo produto final também fosse esteticamente apelativo. E é, além de que esta configuração, ao contrario de muitas, permite um bom acesso aos vários componentes da bicicleta, como por exemplo o amortecedor (e o Fox RC4 bem precisa de “espaço” para se aceder a todos os botões). Depois temos uma original “testa” (tubo de direcção, neste caso de 1.5”) que permite optar por três ângulos de direcção possíveis: 64°, 65° e 66°. Atrás, temos 230 ou 200 mm de curso, cuja alteração não afecta a geometria. Também o “tamanho da escora”, a distância entre o eixo pedaleiro e o eixo da roda de trás, pode ser regulada para 440, 450 ou 460 mm. Os rolamentos dos pontos de rotação do sistema de suspensão traseiro são selados para garantir rigidez lateral e um funcionamento mais suave. Os cabos passam internamente para ficarem mais protegidos, as fixações para a guia de corrente são ISCG 03 e 05 e, no final, temos um quadro com um peso de 5,3 kg, aproximadamente, sem amortecedor, o que não abona muito a favor da Aphex. O que salva o valor final na balança é o equipamento que acaba por manter as coisas num nível aceitável, com 19.7 kg já com pedais e alguma lama colada...

Um kit de topo

Quem puder comprar logo a Aphex fica bem vestido dos pés à cabeça. A parte que torna a condução segura e controlada foi entregue a três nomes sonantes: a Boxxer WC na frente, o novo Fox DHX RC4 atrás e uns potentes Avid Code. No resto da lista há outras preciosidades como as rodas Mavic Deemax UST, guia E-13 SRS, desviador Saint, um par de Maxxis Minion com os seus desenhos específicos para a frente e para trás, e uma pedaleira Truvativ Holzfeller com cranques de 170 mm de comprimento. Esta medida é adequada para DH por evitar (melhor) alguns embates no solo. Mas isso não é assim tão necessário porque o eixo pedaleiro está bastante alto quando comparado com as mais recentes bikes de DH, cuja tendência é de estarem na “casa” dos 340 mm. Na Aphex, a altura do eixo pedaleiro ao solo é de 365 mm, o que pode parecer uma diferença pequena mas... faz toda a diferença.

Suave e personalizável

Esta edição do Freeride foi preparada com bastante antecedência e muitos dos testes aqui efectuados decorreram praticamente em simultâneo. Daí que tivemos a oportunidade de andar com várias ao mesmo tempo (salvo seja!) e dedicámos vários dias, em diferentes spots. A KTM cedo se distinguiu por oferecer um bom controlo nos terrenos mais complicados graças a um par de suspensões trabalhadoras. Na frente a Boxxer já não foi uma surpresa, pois já tínhamos rodado noutras, mas a traseira é diferente das demais; por ter mais curso torna as irregularidades mais pequenas e dá

uma sensação de maior absorção. Até neste aspecto a KTM afasta-se da actual tendência das bikes de DH de competição, que não têm mais de 200 ou 210 mm de curso.

A Aphex é mais indicada para atacar trilhos difíceis e muito irregulares, com zonas inclinadas mas não se sente tão bem em trajectos sinuosos ou com curvas rápidas em zonas mais planas. Mas antes de avançarmos para a condução, falta ainda referir que, conforme já dissemos no teste da Demo 8, tanto o Fox RC4 como a Boxxer WC são altamente personalizáveis em termos de comportamento e funcionam bem em parceria.

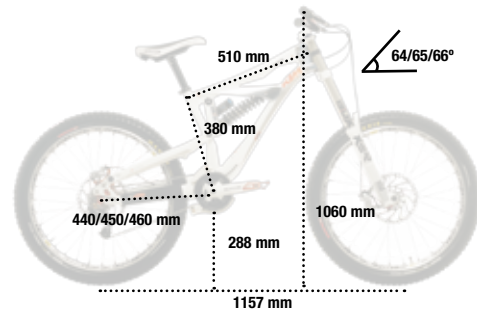
Entre o FR e o DH de competição

O DH tem evoluído e os riders também, assim como o próprio estilo de condução. Para se ser rápido não basta ir depressa nas rectas e voar longe mas também conseguir curvar o mais rápido possível, com estabilidade e com mudanças de direcção rápidas. Daí que nos últimos anos as geometrias tenham recebido alguns “pozinhos” com o objectivo de as melhorar nos aspectos descritos. A menor altura do BB, a maior largura e menor altura do guiador (em relação ao solo) foram as principais alterações que permitiram ter um maior controlo sobre a bike, em especial na zona dianteira, facilitando a entrada em curva com maior controlo e mudanças de direcção mais rápidas sem perder a frente (se a frente for alta o peso na roda é menor, logo o pneu tem menos aderência).

A KTM não quis que a Aphex seguisse para já esta tendência e deixou-a aligeiros a meio caminho. Como já dissemos, dotou-a de bastante curso atrás e uma altura razoável ao solo, para conseguir passar livremente por cima de alguns obstáculos mais altos; e uma frente que... bom, já lá vamos porque há muito para dizer.

Em todos os trilhos que andámos a Aphex não perde terreno para as suas rivais, nem ganha. Conseguimos ir na mesma a fundo e sentimos menos medo quando a roda da frente traça linhas perigosas de transpor àquela velocidade. Tudo porque a Boxxer funciona bem e sentimos segurança. A traseira acompanha e a travagem garantida aos Code é uma maravilha. Mas quando o terreno deixa de ser muito inclinado nota-se que a frente é um pouco alta. A culpa é do avanço Truvativ, pois a Boxxer é igual às outras e o guiador nem é muito elevado. Mas o avanço sim e isso obriga-nos a conduzir de outra maneira, que cansa mais e exige outro tipo de atenção e antecipação pois torna as mudanças de direcção mais lentas e dá a ideia que não temos a mesma agressividade a atacar as curvas. Com um avanço menos elevado e um guiador daqueles quase planos, a coisa resolve-se. Mas apenas em parte, pois os 365 mm de altura do eixo pedaleiro ao solo também atrasam um pouco as mudanças de direcção. Não temos aquela noção de voar baixo e colado ao chão mas sim a de pairar sobre o trilho. Tem as suas vantagens quando o trilho tem obstáculos mais “saídos” do chão, daí que, no fundo, a condução da Aphex esteja a meio caminho entre o DH e o FR. Claro que com os ajustes no ângulo de direcção e no comprimento das escoras, consegue-se recuperar parte da estabilidade mas não se ganha em agilidade.

Contas feitas, temos aqui uma grande máquina, cheia de opções de geometria e funcionamento de suspensões, com um equipamento de encher o olho. Assentará que nem uma luva a quem quiser uma bike capaz de enfrentar qualquer tipo de trilho, e quanto mais agressivo melhor, e a quem ainda não estiver pronto para conduzir uma bike de DH Race que exige cuidados diferentes na sua pilotagem, pois não perdoam tanto.



A NOSSA OPINIÃO: UM BOM CONJUNTO DE DH, BEM EQUIPADO, COM UMA GEOMETRIA RELAXADA E CAPAZ DE PERDOAR ERROS DE PILOTAGEM
MELHORAMENTOS: TROCAR AVANÇO E OU GUIADOR PARA BAIXAR A ALTURA DESTA AO SOLO E MELHORAR A PRECISÃO DA FRENTE

Dois cursos disponíveis sem afectar a geometria e garantidos pelo excelente RC4; as ponteiras podem ser fixadas em três pontos diferentes, assim como a caixa de direcção em termos de ângulos. O selim e espigão SDG com o sistema I-Beam

**EQUIPAMENTO
OPÇÕES NA GEOMETRIA
CONDUÇÃO SEGURA**

FALTA AGRESSIVIDADE E AGILIDADE NO ATAQUE ÀS ZONAS SINUOSAS

**FICHA TÉCNICA
KTM APHEX**

Quadro	Alumínio 6061
Suspensão F	Rock Shox Boxxer WC
Amortecedor Trás	Fox DHX RC4
Direcção	Syncros Ballistic
Manipulos mudanças	Shimano Saint
Manetes Travão	Avid Code
Mudanças T	Shimano Saint
Travões F/T	Avid Code
Pedais	KTM B077
Eixo pedaleiro	Truvativ Howitzer XR
Alavancas pedais	Truvativ Holzfeller
Cremalheiras	Truvativ 38 T c guia E13 SRS
Carretos	Shimano HG 80 11-28 T
Corrente	Shimano HG 93
Avanço	Truvativ Holzfeller integrado
Guiador	KTMMJ 027 DH
Selím	SDG Bell Air ST09
Espigão selím	SDG SP 229
Cubos F/T	Mavic Deemax
Aros F/T	Mavic Deemax
Pneus F/T	Maxxis Minion DH F/R (26x2.5)
Tamanhos	41 e 46 cm
Peso aproximado	19.69 kg (41 cm c/ pedais)
Preço aproximado	4.999,00 euros
Importador	Castanheira & Castanheira (258 971 216)

PONTUAÇÃO
Quadro 4,5 ; Suspensão F: 4,5 ; Suspensão T: 5 ; Maneabilidade: 4 ; Rodas: 5
Travagem: 5; Comportamento: 4,5 ; Conforto: 4 ; Qualidade/Preço: 5

GLOBAL 4,5

KTM
APHEX
PESO: 19.69 KG (41 CM C/ PEDAIS)
SUSPENSÃO: ROCK SHOX BOXXER WC
AMORTECEDOR: FOX DHX RC4
TRAVÕES: AVID CODE
TRANSMISSÃO: SHIMANO SAINT
PREÇO: 4.999 EUROS



RIVALS

MONDRAKER
SUMMUM PRO TEAM
PESO: 15.5 KG *
SUSPENSÃO: FOX 40 RC2
AMORTECEDOR: FOX DHX RC4
TRAVÕES: FORMULA THE ONE
TRANSMISSÃO: SHIMANO XTR
PREÇO: 5.990 EUROS



MSC
F5 RR
PESO: 15.98 KG *
SUSPENSÃO: ROCK SHOX BOXXER WC
AMORTECEDOR: FOX DHX RC4
TRAVÕES: AVID CODE
TRANSMISSÃO: SRAM X.0
PREÇO: 5.382 EUROS



SPECIALIZED
DEMO 8 II
PESO: 17.31 KG (M S/ PEDAIS)
SUSPENSÃO: ROCK SHOX BOXXER WC
AMORTECEDOR: FOX DHX RC4
TRAVÕES: AVID CODE CR MAG
TRANSMISSÃO: SRAM X.0
PREÇO: 4.999 EUROS



* dados do fabricante

