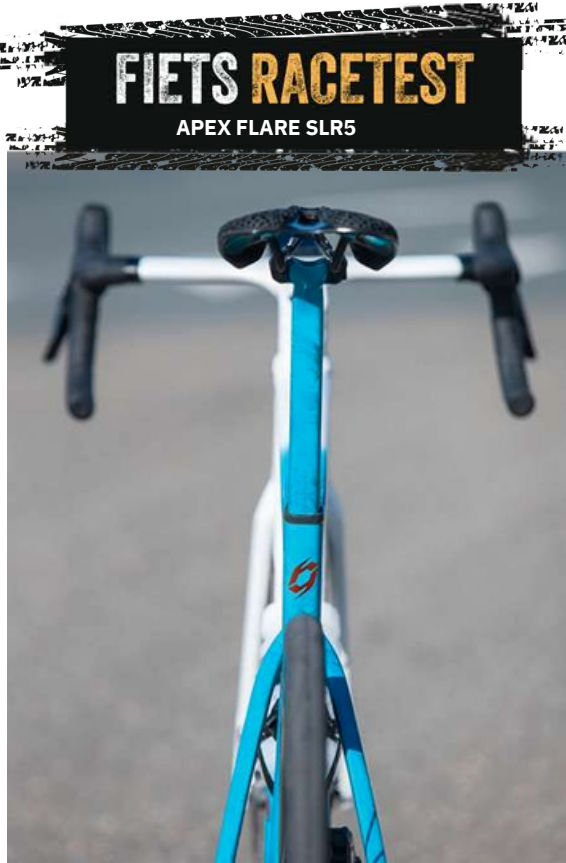


DE IDEALE LIJN

Het Nederlandse Apex maakt al jaren prachtige fietsen. Met hun nieuwste racer, de Flare SLR5, mikken ze hoger dan ooit. Vliegen ze uit de bocht, of weten ze hem perfect aan te snijden?

TEKST **HERMAN VAN TILBURG**
FOTO'S **EDWIN HAAN**





➤ Als ik het woord ‘apex’ opzoek, krijg ik een lijst met uiteenlopende betekenissen. Maar voor het racefietsenmerk Apex uit Zaltbommel is er maar één die telt: het punt waar de ideale lijn de binnenkant van de bocht raakt. Vind je de apex en snijd je een bocht perfect aan, dan win je meters en misschien zelfs wel de koers. Met die gedachte in het achterhoofd werd de merknaam Apex gekozen. De nieuwste creatie uit Zaltbommel, de Flare SLR5, sluit goed aan bij die filosofie.

Volgens Apex-eigenaar Alan van Tuyl is dit de vooruitstrevendste racefiets die het familiebedrijf heeft gebouwd, sinds de oprichting door zijn vader Gijs in 1980. De SLR5 is doorontwikkeld op basis van de Flare SL4 en daarbij voorzien van verschillende innovaties. De racer zou hierdoor niet alleen lichter, aerodynamischer en stijver zijn dan zijn voorganger, maar ook comfortabel genoeg voor lange ritten. Een grote belofte van een klein merk uit de Bommelerwaard. Ik ben heel benieuwd of de kleurrijke testfiets, een limited edition met een oplage van honderd stuks, dit wel weet waar te maken.

HUH, GOLFBALKUILTJES?

De Flare SL4 had het karakter van een allroundracer, dat karakter is grotendeels behouden in de Flare SLR5. Toch is het frame op meerdere punten aangepakt. Zo heeft de carbon lay-up een upgrade gekregen, met als doel gewichtsbeparing én een toename in stijfheid op cruciale plekken

zoals bij het bottom bracket en het balhoofd. Ook de liggende achtersvork is aangepast: deze is 5 millimeter verlengd, voor wat extra stabiliteit. Daarnaast is de fiets nu compatibel met SRAMs Universal Derailleur Hanger.

Aan de voorzijde van de fiets zien we aerodynamische verbeteringen. Het balhoofd heeft bijvoorbeeld een subtiele zandlopervorm, maar het is vooral de voorvork die in het oog springt. Deze is niet alleen een stuk breder geworden, maar loopt ook naar binnen. Hij is bovendien voorzien van aero dimples, ‘golfbalkuiltjes’ die zorgen voor een gunstigere luchtstroom. De geïntegreerde cockpit, met relatief korte drops, draagt ook bij aan de aerodynamica. Ook mooi: de onzichtbare dropouts aan de aandrijfszijde, iets wat we bij meer fietsen zien. De D-vormige zadelpen is rank, afgewerkt in de kleur van het frame en eveneens voorzien van kuiltjes.

GEEN GRIJZE MUIS

Dat Apex geen grijze muizen maakt, blijkt niet alleen uit de techniek die ze toepassen, maar zeker ook uit de customizemogelijkheden die het merk biedt. Je kunt je fiets volledig naar wens samenstellen, van spuitbeurt tot afmontage. Over mijn testexemplaar kun je veel zeggen, maar niet dat hij onopvallend is. De combinatie van kleuren vind ik best geslaagd. De cockpit in glanzend wit vind ik persoonlijk iets te veel van het goede, maar dat is uiteraard smaak. Gewoon zwart is ook mogelijk.

Mijn Flare SLR5 is uitgerust met wat Apex een Flip Chip-voorvork noemt. Daarmee kun je de vooras in twee verschillende posities monteren, wat invloed heeft op de stack, de balhoofdhoek en de wielbasis. Zo kun je kiezen tussen een meer koersgericht of juist meer endurancegeoriënteerd rijgedrag. De testfiets begint in de koersstand, maar ik ga zeker ook endurancestand proberen.

Dat het om een limited edition gaat, merk je ook aan de verdere afmontage. Zo is de fiets uitgerust met de luxe SRAM Red-groep, een 3D-geprint zadel van Selle Italia en de nieuwste Quasar RED-wielen. RED staat hierbij voor ‘Race Engineered Design’. Er is geen verband met de gelijknamige SRAM-groep; Quasar is een merk uit Van Tuyls eigen stal. De wielen zijn 45 millimeter hoog en wegen slechts 1.290 gram. Ze zijn voorzien van DT Swiss 240-naven en carbon spaken. Je kunt ook kiezen voor een set met 50 millimeter voor en 55 achter.

BIJZONDER DETAIL

Een bijzonder detail is de houder voor de fietscomputer. Die heeft Apex speciaal voor deze fiets ontwikkeld, en is op dit moment nog alleen compatibel met de Wahoo Elemnt Bolt

V2. Deze fietscomputer verdwijnt volledig in het omhulsel van de houder, wat de luchtweerstand ten goede moet komen. De houder bestaat uit twee delen: in het bovenste stuk plaats je de Wahoo, met het tweede deel maak je een draaiende beweging, waardoor de computer vastklikt. Hoeveel aerowinst je hier in de praktijk mee boekt, is lastig te zeggen. Maar wat ik hoe dan ook waardeer, is dat een klein merk als Apex oog heeft voor dit soort details. Optisch ziet het er bovendien strak uit. Wel is er nog ruimte voor verdere ontwikkeling, denk aan ondersteuning voor andere fietscomputers. Ook zou de houder lager aan de cockpit mogen worden bevestigd, als we het dan toch over marginal gains hebben.

ZOMERAVONDVURDOOP

Op moment van schrijven is de zomertijd net ingegaan, dat betekent dat de avondritjes weer beginnen. De Apex Flare SLR5 mag direct aan de bak tijdens de eerste groepsrit met Cycling Dronten. Het is prachtig weer, ik schat dat er vanavond meer dan vijftig fietsers zijn komen opdagen voor de donderdagavondronddjes, die in verschillende snelheids-groepen worden verreden.

Ik rijd zelf altijd mee in de zogenaamde A-groep: voor als je haast hebt. We zijn met z'n twaalf en de Apex valt bij de meesten van hen meteen op. De complimenten voor de gewaagde maar geslaagde kleurencombinatie met een mooi setje wielen zullen met goedkeuring worden ontvangen in Zaltbommel. Natuurlijk worden er ook opmerkingen gemaakt over het stuur – doe maar zwart. De golfbalkuultjes vinden mijn groepsgenoten een grappig detail, maar ze vragen zich wel af hoeveel voordeel die dimples nou echt gaan opleveren.

DE BALANS

De dag ervoor had ik de fiets al op mijn positie afgesteld. De geometrie komt aardig overeen met die van veel andere recente allround performancefietsen. Oftewel: die is race-georiënteerd. Op een verantwoord tempo verlaten we Dronten, daarna wordt er al snel een klap op gegeven. Ik trap het gas in en merk daarbij hoe lichtvoetig de fiets is. Vanaf de eerste meters voel ik mij vertrouwd op de Flare SLR5. De balans tussen wendbaarheid en controle is goed. Hij reageert direct, zonder nerveus te zijn, en komt snel op gang.

Zodra ik op kop kom, valt de ergonomie van de cockpit positief op. De stuurbocht is compact en ligt prettig in mijn handen. Ook de bovenzijde van het stuur voelt prettig aan. De nieuwe SRAM Red-shifters zitten ergonomisch goed in elkaar. Dat er boven, aan de binnenzijde, nu ook een knopje zit om te schakelen is leuk, maar die had ik liever iets lager gezien. Dan zou het echt wat toevoegen. Uiteraard schakelt en remt het geheel verder uitstekend. Dat mag ook wel gezien de prijs.

Wat mij nog het meest opvalt, is het comfort. De fiets voelt bij elke aanzet stijf genoeg bij de trapas en de voorzijde, maar is niet knalhard. Sterker nog, ik ervaar veel

comfort, vermoedelijk dankzij de zadelpen, de achterzijde, de carbonsamenstelling en de banden van 30 millimeter.

Het tempo ligt hoog en na elke bocht is het weer aanzetten. Daar blinkt deze fiets uit. Ik stuur de bochten scherp aan en de Apex houdt makkelijk de gekozen lijn vast. Hij maakt zijn naam dus waar.

OP SNELHEID OMHOOG

We rijden richting de Veluwe om ook wat hoogtemeters mee te pakken. Heuvelop laat de Flare SLR5 zich van zijn beste kant zien. Dankzij het lage gewicht van krap 7,3 kilo, de lichtlopende en goed reagerende wielset én de wendbaarheid, trek ik fiets gemakkelijk op snelheid omhoog. Op de Knobbel bij 't Harde moet ik flink aanzetten. Ik sprint de laatste meters omhoog en zet veel kracht, en dan merk je dat het frame echt wel stijf genoeg is.

Via Elburg rijden we terug richting polder. Als we de 'stal ruiken', wordt er natuurlijk gedemarreerd. Ik moet nog één keer alles geven om een gat te dichtten. Het lukt, maar twee anderen maken dankbaar gebruik van mijn werk en gaan me nog voorbij. Uitgeput maar voldaan hoor ik: "Nou, je hebt je testfiets een prima vuurdoop gegeven!" Niet alleen de Apex, maar ook onze benen hebben het geweten.

Zelf zou ik voor ons vlakke land en wat meer aerovoordel wel kiezen voor de wielset met 50 millimeter voor en 55 achter, hoewel de 45 millimeter hoge wielen op zich ook lekker lopen. Wil je juist (nog) meer controle en een meer endurance-georiënteerde geometrie, dan biedt de Flip Chip uitkomst. Daarmee verhoog je de stack en zit je minder diep. O, en dat 3D-geprinte zadel? Ik was aangenaam verrast. Het voelde meteen prettig aan en leek zich goed te vormen naar mijn zitvlak. Voldoende steun op de juiste plekken, mooi stevig en waar het nodig is minder hard. Maar goed, een zadel blijft persoonlijk. Of het nu echt door het 3D-printproces komt, durf ik niet te zeggen.

HET KAN BESCHIEDENER

Ook in latere ritjes blijf ik een goed gevoel over de Flare SLR5 houden: dit is een fiets waar je snel je draai op vindt. Het is een echte allrounder met een mooie mix van een laag gewicht, voldoende stijfheid en comfort. Ideaal voor een snel rondje, een lange duurtraining of een granfondo met veel hoogtemeters. In combinatie met het comfort en het goede stuurgedrag hebben ze in Zaltbommel een uitstekende allrounder in huis.

En ja, het prijskaartje (11.213 euro) is fors, maar dat komt door de hoogwaardige afmontage. En je hebt dan wel een limited edition in je garage. Gelukkig kun je de Flare SLR5 ook krijgen met een iets bescheidener afmontage, tegen een dito prijs. Met Ultegra Di2, maar wel hetzelfde frame en cockpit, is hij verkrijgbaar vanaf 6.899 euro. Bovendien kun je zelf de kleurstelling van het frame bepalen. De keuze is reuze, daar in Zaltbommel.



BOVEN: SRAM Red, platte carbon spaken, aerokuiltjes, een naar binnen aflopende voorvork – de fiets zit vol snelle, moderne details.



FIETS RACETEST APEX FLARE SLR5

8,2

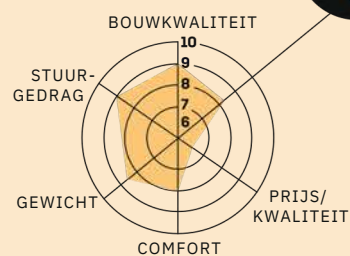
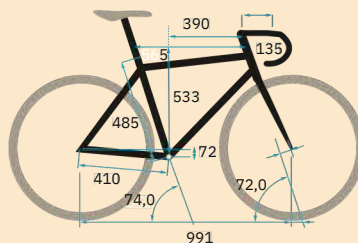
PLUS Dit is een lichtvoetige allroundracer mét comfort, die je ook nog eens naar wens kunt opbouwen.

MIN Deze uitvoering kost een aardig fortuin.

EXTRA CONTENT ONLINE



Ga voor meer beelden en een uitgebreide geometrie naar fiets.nl/250617 of scan deze QR-code.



PRIJS € 11.213,-

FRAME EN VOORVORK carbon / carbon

GEWICHT 7,3 kg (excl. pedalen)

GROEP SRAM Red AXS, 2x12, 48/35, 10-30

WIELEN Quasar Red 45, 45 mm, carbon

BANDEN Continental Grand Prix 5000, 30 mm

ZADEL EN -PEN Selle Italia SLR Boost 3D Kit Carbonio Superflow L3 / Quasar Flare SLR5

STUUR EN -PEN Cockpit Quasar Flare SLR5, carbon

MATEN S, M, L, XL

WEBSITE apexbikes.cc