



AVONTUURLIJKE
ALLROUNDER

FIETS RACETEST

APEX SONIQ 5

Apex klinkt niet meteen Nederlands, maar al sinds 1980 maken ze in Zaltbommel keurige racefietsen. Wij mogen op pad met de Soniq 5, een allrounder waarmee je ook zorgeloos een gravelpad mee in kunt duiken.

➤ Het is zaterdagochtend als ik binnenstap bij de fraaie fietsenzaak CC53-11 in Zaltbommel. Ondanks het vroege uur is het al druk en slalom ik tussen de klanten door. Volgens goede Brabantse gewoonte word ik al snel met een dampende kop koffie ontvangen door de zus van eigenaar Alan van Tuyl, die samen de drijvende kracht zijn achter zowel de fietsenzaak als het merk Apex. Binnen de kortste keren word ik bijgepraat over hoe het gaat en ondertussen wordt mijn testfiets, de Apex Soniq 5, van de laatste puntjes op de i voorzien. Daar ben ik tenslotte voor gekomen.

Deze vernieuwde versie van een van de bestverkochte modellen van Apex moet veelzijdiger, lichter en aerodynamischer zijn en zowel op de weg als op gravel uit de voeten kunnen. De testfiets maakt in ieder geval direct indruk met zijn opvallende kleurstelling. Maar de grote vraag is natuurlijk of deze Soniq 5 zowel op de weg als op gravel weet te overtuigen en de belofte waarmaakt dat je met deze fiets werkelijk alle kanten op kunt.

ALLESKUNNER

Als ik weer thuis ben en de tijd neem om mijn testfiets in de tuin te bekijken, valt me pas goed de kleurstelling van het frame op. Nu de zon op het frame schijnt, zie je perfect hoeveel aandacht de eigen spuiterij van Apex besteedt aan het echte vakwerk dat spuiten is. Van een afstand oogt de lak diep roodbruin, maar dichterbij komt er een koper-



TEKST HERMAN VAN TILBURG
FOTO'S JOËL VINGERLING

achtige gloed tevoorschijn. De naam van deze kleur is *fireball*, waardoor ik aan dat liedje van Pitbull moet denken. Zo'n *banger* die de rest van de dag en zelfs tijdens het fietsen in mijn hoofd blijft zitten. Mocht je deze kleur niets vinden, dan is bij Apex alles mogelijk wat je wensen betreft.

De Soniq gaat al een tijdje mee. In 2020 kwam de eerste generatie en werd deze fiets toen ook al als een alleskunner (weg en gravel) geïntroduceerd. Daarmee was Apex eigenlijk een van de eerste merken die zich richtte op dit type fiets. Die eerste Soniq was gebaseerd op hun aeroracer, de Blackbuck, maar met aanpassingen voor een meer endurance-gerichte geometrie: een hogere stack, kortere reach en meer aandacht voor comfort. Om die

veelzijdigheid waar te maken, bood de fiets ruimte voor gravelbanden van 38 millimeter. Blijkbaar was deze eerste generatie een schot in de roos, want veel fietsers raakten overtuigd door de rijeigenschappen en veelzijdigheid voor een aantrekkelijke prijs.

AANPASSINGEN

Zoom je in op mijn testfiets, dan zie je dat het vernieuwde frame op verschillende plekken is aangepast. Zo is het balhoofd aanzienlijk forser geworden en is ook de voorvork in zijn geheel wat uitgedijld. De staande zitbuis is juist wat ranker geworden en de staande achtervork is een fractie hoger geplaatst ten opzichte van de zitbuis. Deze Soniq 5 oogt daardoor wat eigentijds en met name het design van de voorkant van de fiets vertoont gelijkenissen met wat je



tegenwoordig bij veel concurrenten ziet. Volgens Apex hebben deze aanpassingen ervoor gezorgd dat het frame lichter en stijver is, maar met behoud van comfort op de plekken waar het nodig is.

Naast deze aanpassingen is het frame nu ook geschikt gemaakt voor banden tot maximaal 40 millimeter – met Shimano 12-speedgroepen (bij 13-speed is er ruimte tot max 42 mm). Bij deze Soniq 5 is de *flip-chip* in de voorvork gebleven. Daarmee kun je de wielbasis eenvoudig aanpassen. Kies je de lange stand, dan stuurt de fiets rustiger en stabiel. In de korte stand reageert hij directer en voelt hij dus sportiever aan. Dit blijft een leuk extraatje waarmee je het karakter van de fiets zelf kunt bepalen.

RUIME VOLDOENDE

Mijn testfiets is afgemonteerd met de elektronische Shimano 105 Di2-groep met een 50/34 vertanding voor en

een 11-36 cassette. Een verzet waarmee je, zeker als de weg omhoog loopt, goed uit de voeten kunt, maar dat op de vele vlakke wegen wat minder ideaal is. De 105-schijfremmen werken prima, maar optisch doen ze echt afbreuk aan de fiets. Omwisselen dus, *it's all about the details*. Verder monteert Apex vrijwel uitsluitend onderdelen van het huismerk Quasar. Zo stuur je met de matzwart geïntegreerde carbon cockpit en rijd je met de 45 millimeter hoge carbon wielen, die 1540 gram wegen en een velgbreedte van 25 millimeter hebben. Voor de banden is gekozen voor de 34 millimeter Schwalbe Pro One. Deze wat forsere banden smoelen prima en zorgen bovendien voor veel comfort en controle op bijvoorbeeld klinkerwegen, maar zijn nog altijd snel genoeg voor asfalt. De carbon zadelpen is van Apex en ik zit op een Selle Italia SLR L3-zadel.

Mijn testfiets kost 4.899 euro. Er is ook een versie die 4.099 euro kost, maar die is voorzien van een andere carbon



De kleurstelling van het frame is opvallend. Van een afstand oogt de lak diep roodbruin, maar dichterbij komt er een koperachtige gloed tevoorschijn. Mooi!



Op de technische stukken laat deze fiets zien hoe veelzijdig hij is



Door de aanpassingen aan het frame oogt de Soniq 5 wat eigentijds

wielset en een ander stuurcombinatie. Al met al biedt Apex, ook ten opzichte van vergelijkbare fietsen, een ruime voldoende als het aankomt op prijs-kwaliteit. Mocht je andere wensen hebben met de afmontage, dan kan dat allemaal. Via de online configurator kun je de Soniq 5 naar eigen wens samenstellen. En twijfel je, dan kun je natuurlijk het beste naar Zaltbommel rijden voor persoonlijk advies.

EERST DE WEG OP

Mijn eerste testrit is op een klamme zondagochtend samen met mijn trainingsgroepje. De eerste kilometers vragen wat gewinning. De vorige testfiets was een pure aeroracer waar ik diep en gestrekt op zat, nu is mijn positie een stuk meer rechtop. Het is tenslotte een fiets met endurance-gerichte geometrie. Dat went gelukkig snel. En bijkomend voordeel: zo'n ontspannen houding is zeker voor een lange koffierit wel fijn.

Maar is het dan ook een luie fiets die niet vooruit wil? Absoluut niet, want vanuit stilstand komt deze Soniq 5 prima op gang en ook in een groepje brommer je eenvoudig mee met hogere snelheden tussen de 35 en 40 kilometer per uur. Wat ik wel merk, is dat als de snelheden echt wat hoger liggen en er wordt gedemarreerd, je dan wat harder moet werken. Met name bij de achterkant van de fiets, als het aankomt op gewicht/stijfheid, merk je dat het een endurance-racer is en je dus iets harder moet werken om in het spoor te blijven van je fietsmaatjes. Op langere hellingen omhoog voel je dat dan ook als je wilt versnellen.

Met zijn 8,5 kilogram is het simpelweg geen ultralichte koersfiets met een explosieve acceleratie in huis. Daarvoor

moet je bij Apex aankloppen voor de Blackbuck. Het stuurgedrag van deze Soniq 5 is voorspelbaar, maar voldoende direct. Je bent dan ook snel vertrouwd met hoe deze fiets reageert als het aankomt op scherpe bochten en afdalingen. Rondom Vierhouten, waar de rest van mijn groepje over het asfalt rijdt, pak ik hier en daar een onverhard paadje mee. Dat geeft een extra dimensie aan zo'n koffierit. Slecht asfalt, klinkertjes, hardere zandpaden en grindpaden zijn voor deze Soniq 5 geen probleem en het gaat gepaard met flink wat comfort. Ik kan dan ook niet wachten tot mijn tweede testrit, die echt over gravelpaden gaat.

VAN DE GEBAAANDE PADEN

Voor een gravelrit door de Kroondomeinen wissel ik de wegwielen in voor een set Quasar-wielen met 40 millimeter Schwalbe G-One RS Pro-gravelbanden. De flip-chip laat ik bewust in de korte stand staan. Persoonlijk houd ik van directer stuurgedrag, ook op de onverharde paden. De route door de Kroondomeinen blijft, hoe vaak ik er ook kom, een fietscadeautje. Hier nodigen de paden uit om flink door te rijden en het bekende 'wasbord' laat direct zien dat de Soniq zich hier thuisvoelt. Natuurlijk moet je vanwege het gewicht iets nadrukkelijker aanzetten op de klimmetjes, maar op snelheid kun je lekker blijven doorstampen.

In de afdaling na het wasbord blijft de Apex voorbeeldig stabiel. Op de technische stukken tussen Vierhouten en Nunspeet, waar boomwortels, kuilen en plotselinge stuurcorrecties elkaar afwisselen, laat deze fiets opnieuw zien hoe veelzijdig hij is. Hij laat zich gemakkelijk corrigeren, stuurt precies waar je hem hebben wilt en blijft ook op losse ondergrond vertrouwen geven.

Dat de maximale bandbreedte op 40 millimeter ligt, zie ik voor Nederlandse en Vlaamse omstandigheden dan ook nauwelijks als een beperking. Alleen wie regelmatig de Ardennen, Girona of andere ruigere gebieden opzoekt, zal misschien verlangen naar bredere banden. Voor iedereen die één fiets zoekt waarmee je zowel op de weg als op onverharde paden met plezier rijdt, bewijst de Soniq 5 dat hij meer is dan een compromis. Sterker nog, ik zou er zonder aarzelen een gravelrace mee rijden.



Met name bij de achterkant van de fiets, als het aankomt op gewicht/stijfheid, merk je dat het een enduranceracer is.

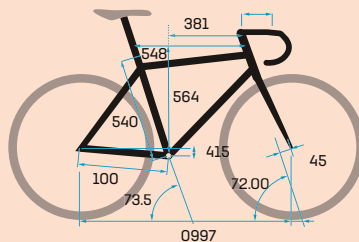


FIETS **RACETEST** APEX SONIQ 5



PLUS Deze Soniq 5 is de meest complete allroad-racer die ze bij Apex hebben gebouwd. Je kunt er prima op de weg mee fietsen, maar ook een gravelpad mee induiken. Een complete fiets waarmee je alle kanten op kunt.

MIN Het is niet de lichtste fiets, de bandbreedte is ietwat beperkt en ik zou persoonlijk voor andere schijfremmen kiezen.



VOOR WIE? Met de Soniq 5 laat Apex zien dat een allroad-racer veel meer kan zijn dan een compromis. Het is geen hardcore koersfiets en ook geen pure gravelbike. Juist daarin schuilt zijn kracht. Zoek je één fiets waarmee je op de weg rijdt én zonder nadenken een gravelpad induikt, dan biedt de Soniq 5 een aardig totaalpakket.

VOOR WIE ÉÉN FIETS WIL VOOR WEG ÉN GRAVEL

PRIJS € 4.890,-

FRAME EN VOORVORK carbon/carbon

GEWICHT 8,5 kg in maat M

GROEP Shimano 105 Di2 12-speed 50/34, 11-36

WIELEN Quasar QS45

BANDEN Schwalbe Pro One Clasic, 34 mm

ZADEL EN -PEN Selle Italia SLR L3 / Apex-carbon

STUUR EN -PEN Quasar carbon geïntegreerde cockpit

MATEN S, M, L, XL, XXL

WEBSITE apexbikes.cc