

FLANDRIA

REKORD SPÉCIAL SV 1971



Un record... de popularité !

Lorsqu'en 1960, Aimé Claeys décide d'utiliser la base de l'Ultra Sport pour créer le Rekord (avec un C), pouvait-il se douter que ce modèle connaîtrait un succès foudroyant ? En quelques mois, le Rekord deviendra le porte-drapeau de la génération montante, objet du désir de tous... et du plaisir de certains !

Dernier descendant d'une lignée prolifique, le Rekord Spécial que vous pouvez voir dans ces pages date du début 71. Fruit d'une longue évolution, il dégage un charme fou – vous l'avez déjà remarqué – et semble bien armé pour s'imposer sur le marché renaissant des 50 cm³. Néanmoins, en regardant le petit racer de près, on relève quelques archaïsmes faciles à expliquer. Tout d'abord, Flandria fabrique l'essentiel de ses pièces (cadre, moteurs, moyeux...) et doit amortir ses machines-outils. Et puis, il y a la forte personnalité d' Aimé Claeys : novateur à ses débuts, conservateur par la suite ! Mais que ne pardonnerait-on pas à un industriel qui refusa de collaborer avec le troisième Reich ?

Histoire belge

Peu après sa naissance, la cylindrée 50 entre dans l'arène sportive, indisposant les pouvoirs publics et certains grands constructeurs à travers l'Europe. Rien de tel en Belgique, où se développent, au milieu des années 50, des épreuves réservées aux cyclomoteurs. Parmi ceux-ci, les Itom Competizione, importés par Vanden Borre, se taillent la part du lion grâce à leurs performances et leur silhouette. C'est compter sans Flandria, qui contre-attaque sans attendre, mais pas sans plagier ! Comme son modèle italien, le Flandria Ultra Sport de 1959 adopte le cadre à monopoutre cintrée surmonté du même réservoir Zompero ovoïde. Quant au moteur "maison", il s'agit d'un bloc à quatre vitesses doté d'une turbine de refroidissement. Malgré ce rapport supplémentaire, la vitesse est inférieure, mais le prix aussi : 1 128 F contre 1 620 pour l'italien ! Et pour la conquête du marché français, pas besoin d'attendre l'ouverture des

frontières, car la Sté. A. Claeys a construit une usine sur notre sol, à Warneton. Cette longue description de l'Ultra Sport n'est pas hors sujet, car elle introduit le Record de 1960, quasiment identique mais au moteur plus musclé (3,7 ch) et aux gros moyeux-freins de 120 mm. Enfin, tout cela révèle l'esprit de la firme franco-belge, faire aussi bien que la concurrence, mais à meilleur marché.

Séquence nostalgie

France, 1962... Les jeunes de la Nouvelle Vague vont sur leurs 15 ans, et pour ceux dont le papa a les moyens (soupir), c'est le moment d'acquérir un cyclo-sport. Grâce à sa boîte quatre, le Record fait un véritable tabac, d'autant plus qu'il démarre en côte (et en duo) avec une étonnante facilité. Pour la partie-cycle, on relève un nouveau réservoir plus anguleux, mais toujours le cadre monopoutre affublé d'un faux double-berceau comme les Itom, desquels les Flandria feraient mieux de se démarquer. Car enfin, les Peripoli sont là, avec leur double-berceau intégral ! Mais encore une fois, si les Flandria trompent l'œil, ils ne trompent pas le client et le joli saute-vent Vetta à phare incorporé induit une touche de modernisme qui séduit le chanteur Franck Alamo.

La véritable nouveauté apparaît au salon d'octobre 1964, nous faisons allusion au nouveau moteur du Record 5 (monté depuis un an sur le modèle Rally), lequel ne possède pas de boîte à cinq rapports mais développe 5 ch ! Sur ce propulseur à cylindre chromé dur, le constructeur abandonne le balayage Schauer à transferts en U et piston à fenêtres au profit du classique système Schnürle, plus efficace dans les hauts régimes. Quant à la boîte cinq, pourtant présentée au salon, elle est envoyée aux

oublies en même temps que le frein à disque, le directoire de la firme estimant que « *la clientèle n'est pas prête* ». Tu parles ! Même remarque pour le double-berceau... Certes, à partir de 1966, une épine dorsale vient renforcer efficacement la monopoutre, pourtant il vaut mieux chercher à satisfaire la clientèle plutôt que de lui prouver qu'elle a tort.

Deux roues dans le futur

Au salon d'octobre 1966, le Flandria nouveau est arrivé. À peu de choses près, il préfigure le modèle illustré ici, la différence résidant essentiellement dans la selle et le réservoir à la ligne futuriste, comme l'annonce le prospectus. Ce réservoir, un Tebaldi Super Sprint de 12 litres, très effilé, copie toujours la "marque-que-vous-savez" ! Cela dit, au plan de l'équipement, ne soyons pas plus royalistes que le roi : en Belgique où j'ai enquêté, des ouvriers m'ont appris qu'en cas de rupture du stock d'échappements, ils équipaient les Record avec des petits pots d'Ultra Sport, jusqu'à la livraison suivante. Idem pour le diamètre des jantes ou les poignées Saker remplaçant les habituelles Magura.

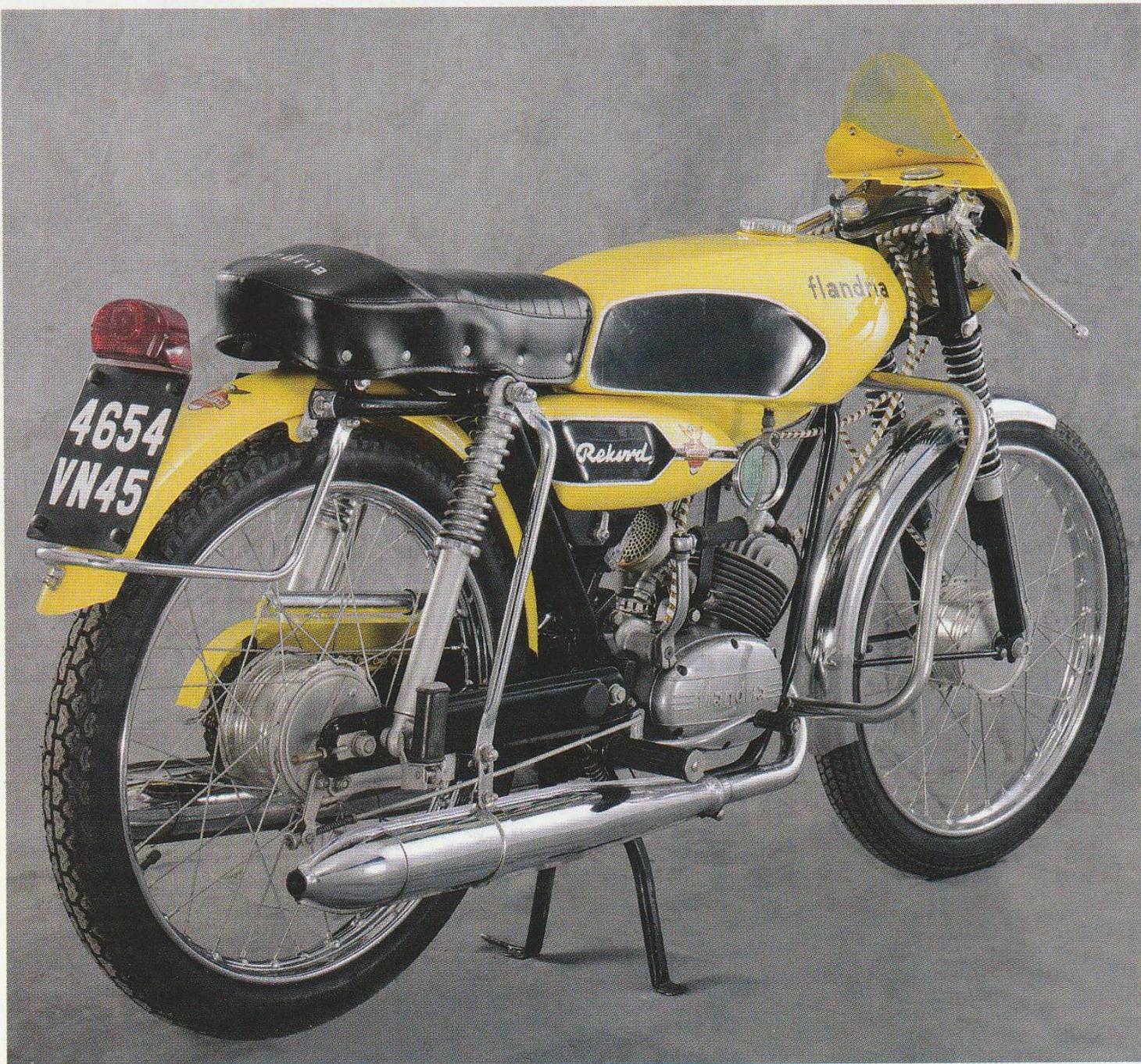
En 1969, calme plat pour notre cyclo, qui devient Rekord (avec un K), c'est plus que maigre ! Pourtant, il y aurait du boulot, car Testi prépare son Champion, qui deviendra chez nous Gitane-Testi : un magnifique double-berceau haubané et le Minarelli P6S à six vitesses, il sera dur de le rattraper ! Seulement, voilà : Itom, complètement sclérosé, fait de l'immobilisme, donc Flandria aussi. La firme italienne adopte le réservoir Tebaldi Rocket, le constructeur belge en fait autant en 1971, ce qui donne le modèle exact de cette étude. C'est un peu fort, d'autant que les Itom ne sont plus admirés depuis longtemps ! Et puis quoi, la firme belge, forte de ses

multiples usines et de ses 2 500 ouvriers, pourrait tout de même envisager d'investir ! En attendant, voici l'ultime Rekord, toujours aussi agréable à l'œil et toujours aussi efficace tel qu'en lui-même. Mais la jeunesse est impitoyable...

État des lieux

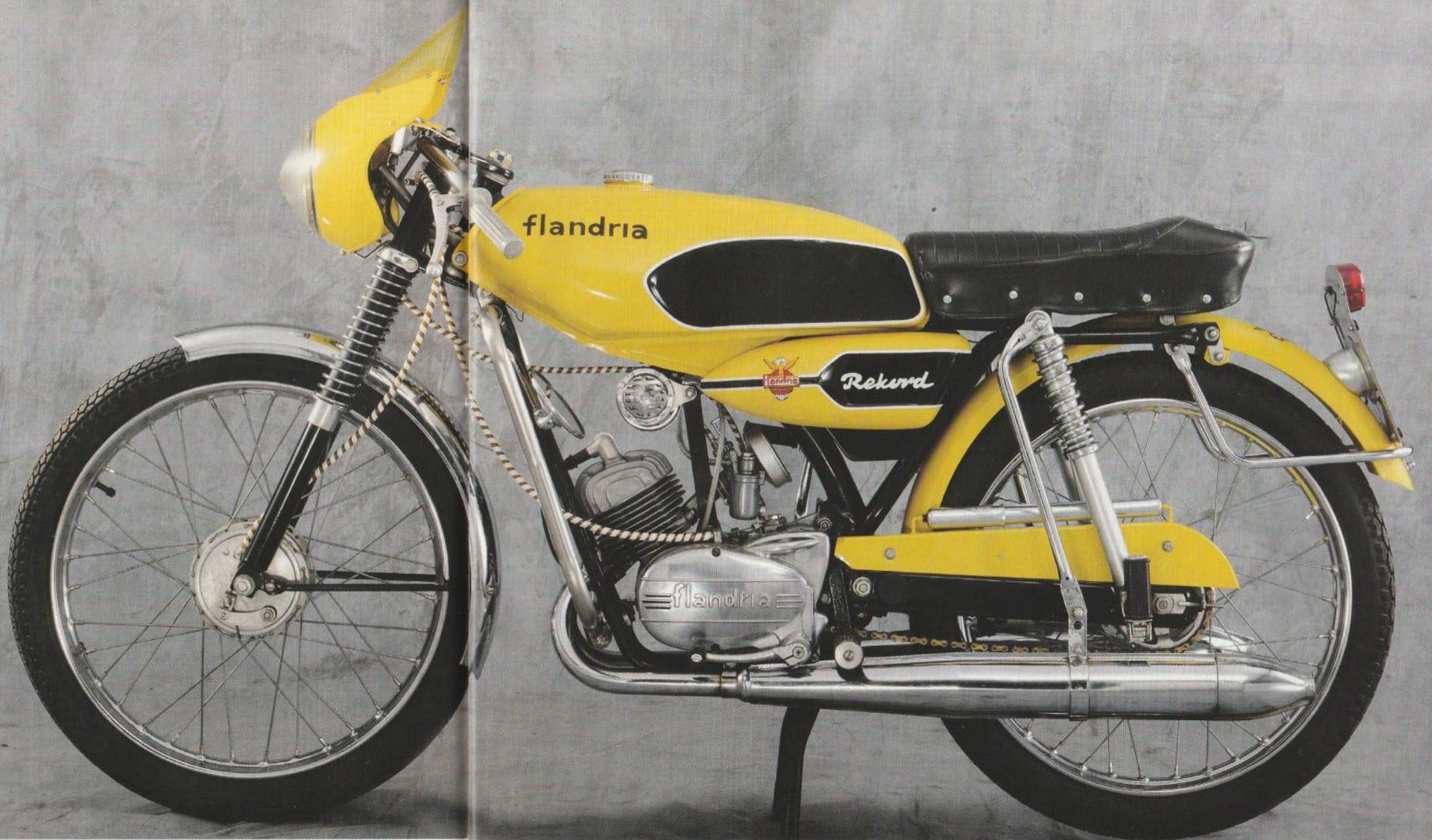
Qui aime bien châtie bien, le chroniqueur doit être impartial. Si le cadre a été efficacement rigidifié, pourquoi conserver ce double-berceau visiblement faux qui discrédite la machine ? Comme on le sait, le moteur présente une réelle amélioration : le cylindre en aluminium chromé dur. Certes, mais le bloc conserve depuis des lustres ce sélecteur actionnant un mécanisme entièrement logé dans le carter gauche. Le mouvement sort du carter pour actionner l'ancienne commande par câbles, c'est correct mais peu précis. Encore un replâtrage au niveau du coffre à outils, ancien modèle trapézoïdal agrémenté d'enjoliveurs en forme d'obus. Si vous décortiquez un moyeu, vous vous rendrez compte qu'il recèle un ancien tambour déporté, masqué par un manchon en tôle chromée. Et que dire du capotage Vetta, dont le phare pointu n'a jamais éclairé ?

En fin d'année 71, le Rekord devient Furie (en s'équipant d'un phare efficace, justement) puis disparaît au profit de la série des SP. Pour nous quitter sur une note agréable, je vous dirai que le Rekord possède des qualités essentielles : les mises en marche sans problème, la longévité du bloc-moteur et sa bonne volonté sur la route, de la première "qui grimpe aux arbres" à la quatrième tenant un bon 85 km/h. Et puis, aux yeux d'un collectionneur, les défauts d'hier deviennent à présent des particularités attachantes donnant l'envie d'avoir ou de ravoire un Flandria Rekord ! ■





Moteur tout en alu, cylindre chromé dur à balayage Schnürle, double-échappement, cinq chevaux : le moteur du Rekord n'a pas à rougir face à la concurrence. Il lui manque cependant un ou deux rapports de plus dans sa boîte pour être au niveau du Gitane-Testi Champion.



Le faux double-berceau démontable n'est là que pour l'esthétique. C'est d'autant plus dommage que le cadre est suffisamment rigide sans cet artifice. Ce n'est malheureusement pas le cas du bras oscillant en tôle emboutie.





Le saute-vent Vetta est peut-être joli, mais il empêche le phare d'éclairer correctement.

Le long réservoir Tebaldi Rocket de 10 litres, associé à la mini selle à nappe de ressorts et aux caches latéraux en forme d'obus, donnent toute sa personnalité au Rekord.

Ne vous y trompez pas, les freins avant et arrière ne sont que des tambours latéraux habilement masqués par des manchons en tôle chromée qui les font ressembler à des moyeux centraux.

Fiche technique

FLANDRIA 50 REKORD SPÉCIAL SV 1971

MOTEUR

MONOCYLINDRE deux-temps tout alu à balayage Schnürle, cylindre chromé dur et piston Mahle.

PUISSANCE : 5 ch à 7 500 tr/min.

ALLUMAGE par volant magnétique Bosch.

ALIMENTATION par 1 carburateur Dell'Orto UA 19 S à cuve séparée et filtre "camembert".

LUBRIFICATION par mélange à 6 % d'huile deux-temps (2 % avec les huiles actuelles).

TRANSMISSION PRIMAIRE par pignons hélicoïdaux.

EMBRAYAGE multidisque dans l'huile.

BOÎTE DE VITESSES formant bloc-moteur, 4 rapports par sélecteur à gauche avec verrouillage à billes.

TRANSMISSION SECONDAIRE par chaîne à l'air libre.

PARTIE-CYCLE

CADRE tubulaire en acier avec poutre cintrée, épine dorsale de renfort et faux double-berceau démontable.

SUSPENSION AV. / AR. : fourche télescopique à graisse / oscillante à 2 combinés hydrauliques.

FREIN AV. ET AR. : tambour simple-came Ø 120 mm.

PNEU AV. ET AR. : 2.25 x 21.

RÉSERVOIR Tebaldi Rocket de 10 litres.

VITESSE MAXI : 85 km/h en version libre.

PRIX EN 1971 : 1 905 F (env. 2 075 € actuels).

COTE ACTUELLE : de 1 200 € (à restaurer) à 2 700 € (en parfait état).

DANS MOTO LÉGENDE n° 53 et 168.

La boîte de vitesses à verrouillage interne à billes est le plus gros défaut du Rekord ; de même que son mécanisme de sélection par bille sur secteur cranté logé dans le carter droit. Il permet de commander au pied une boîte à l'origine prévue pour être actionnée par câbles et poignée tournante. Au final, le système est peu précis et manque de fiabilité.

