

Novy, Flandria, Superia en co

Het roemrijke fietsverleden van West-Vlaanderen

Dirk Van Thuyne, freelancejournalist

West-Vlaanderen was in de vorige eeuw lange tijd het centrum van de Belgische fietsindustrie. In de gloriejaren telden toonaangevende spelers zoals **Novy, Flandria en Superia** samen enkele duizenden medewerkers. Vanaf de jaren '70 kwam de klad erin. De opkomst van Koning Auto, de ongelijke concurrentie met de Aziatische producenten en – specifiek voor Flandria/Superia – een kletterende familieruzie betekenden de genadeslag voor onze fietsindustrie.

Het was in de tweede helft van de 19e eeuw dat de moderne fiets tot ontwikkeling kwam. De voorloper was de draisine, een loopfiets zonder aandrijfmechanisme. Rond 1865 bouwde de Franse uitvinder Pierre Michaux een tweewieler met pedalen aan het voorwiel en doopte hem de velocipède. Historische bronnen zijn het er echter niet over eens of Michaux wel alle eer van die primeur verdient.

Die allereerste fietsen hadden houten wielen met metalen 'banden' en gezien de toenmalige staat van het wegdek betekende elke fietstocht een heus huzarenstukje. Niet toevallig noemden de Engelstaligen hun rijtuig een 'boneshaker'. Het duurde dan ook niet lang vooraleer er allerlei innovaties kwamen om zowel de efficiëntie (kettingaandrijving via het achterwiel, kogellagers in de wielen) als het comfort (rubberband) te verhogen.

Renner wordt fietsenmaker

Diverse West-Vlaamse fietsenwinkels-herstellers zijn in de eerste helft van de 20e eeuw ooit begonnen als fietsproducent. **Alfons Ampe** begon vanaf 1930 fietsen te monteren in Torhout, **De Scheemaeker** uit Sint-Andries Brugge riep in 1910 zijn eigen fietscreaties onder de merknaam **Gladio** in het leven en die productie duurde tot in 1976.

Een andere bekende pionier was **Hilaire Lannoy** uit Kuurne. De jongeman wilde graag profwielrenner worden maar een fiets was te duur voor het gezinsbudget. "Je moet er maar zelf één bouwen", daagde zijn vader hem uit. Iets wat de Kuurnenaar prompt deed. In **1907** begon hij met de productie en groothandel van fietsen onder de merknaam **Yonnal**, zijn familienaam achterstevoren gespeld.

Hij bleef echter ook trainen en de doorduwer slaagde er uiteindelijk ook in om zijn grote droom te verwezenlijken. Zo vertoefde hij enkele jaren in het profpeloton. In de archieven vinden we geen overwinningen terug, maar wel een 19e plaats (op 23 deelnemers) in Luik-Bastenaken-Luik van 1911. In de sport was Hilaire niet echt een hoogvlieger, in het bedrijfsleven des te meer. Net na de Eerste Wereldoorlog breidde hij de activiteiten uit met bakfietsen en invalidewagens en dat was ook het moment waarop hij voor het eerst de naam **Novy** gebruikte. Nog enkele jaren later startte hij met de productie van lichte motorfietsen.

Decennialang was de Novy-fiets de sterhouder van het familiebedrijf en de merknaam groeide uit tot een begrip in heel Vlaanderen. Volgens de overlevering reed op een bepaald moment de helft van de Kortrijkzanen op een vehikel uit de aanpalende ezelgemeente.

Toekomst dankzij diversificatie

Onder andere door de opkomst van kleine personenwagens en door de moordende concurrentie uit Japan viel in de jaren '60 van vorige eeuw het doek over de Kuurnse productie van bromfietsen. Het familiebedrijf bleef echter niet bij de pakken zitten en lanceerde zich in het ontwerp en de productie van dampkappen, later ook in andere keukentoestellen.

Lange tijd mikte het familiebedrijf op twee paarden, maar de toenemende concurrentie uit Azië betekende de doodsteek voor de fietsactiviteiten. In **2007** tekenden de tweewielers nog voor amper 1% van de totale groepsomzet en dat was het sein voor het management om deze historische activiteit stop te zetten.

Anno 2022 is Novy gespecialiseerd in innovatieve keukentoestellen, zoals geruisloze afzuigkappen die opgaan in het keukeninterieur. De groep telt meer dan 250 medewerkers en realiseerde in 2020 een geconsolideerde omzet van 68 miljoen euro. In 2021 verkochten de aandeelhouders (BNP Paribas Fortis, Sofindev, de familie Colruyt, de oprichtersfamilie en het management) hun aandelen aan het Amerikaanse **Middleby**.



Conglomeraat van de familie Claeys

Zeker in de vorige eeuw was West-Vlaanderen het centrum van de Belgische fietsindustrie. Er was niet alleen Novy in het zuiden van de provincie, maar ook in de Brugse regio ontpopte er zich met **Flandria** een toonaangevende speler met internationale allures. Tot een dodelijke combinatie van wanbeheer en familietwisten het bedrijf in het ravijn deed belanden.

Leon Claeys, zoon van smid Louis, bouwde in **1896** zijn eerste fiets. De vraag naar het moderne vehikel was groot, de bestellingen volgden elkaar snel op. De merknaam Westvlaamse Leeuw werd een begrip in de ruime regio. De interesse van Leon was echter veel ruimer want na de eeuwwisseling spitste hij zich vooral toe op de productie van landbouwmachines,

meer specifiek dorsmachines. Het begin van wat zou uitgroeien tot de huidige wereldspeler New Holland Belgium.

De fietsenzaak gaf Leon door aan zijn broers Aimé, Alidor, Remi en Jerome. Met de oprichting van **Werkhuizen Gebroeders Claeys** zette het viertal in 1924 de stap van artisanale naar industriële productie van fietsen. Amper drie jaar later rondden ze de kaap van 25.000 verkochte fietsen.

Scheidingsmuur door de fabriek

Onder impuls van Aimé investeerde de fietsenfabriek – die in tussentijd omgedoopt was tot Flandria – na de Tweede Wereldoorlog in moderne machines. Om aan de snelgroeiende vraag te kunnen voldoen, kwam er ook een nieuwe fabriek in Zwevezele. In 1952 liepen er al meer dan 250.000 fietsen van de band. Het aanbod was ook al

uitgebreid met bromfietsen.

De schitterende verkoopcijfers contrasteerden fel met de situatie achter de schermen bij het familiebedrijf. De ruzies tussen Aimé en Remi liepen vaak hoog op en de zweer barstte uiteindelijk open in 1956. De oplossing bestond erin om de fabriek op te splitsen. En dat mag heel letterlijk genomen worden, want er kwam een muur dwars door het midden van de fabriek. Zelfs peperdure machines die niet verplaatst konden worden, moesten er aan geloven. Ze werden gewoon in stukken gezaagd.

Beide kemphanen weigerden elkaar ook maar een duimbreed toe te geven. Aimé ging verder met de merknaam Flandria, zijn broer Remi koos voor de naam Superia in een poging om zijn broer het leven extra zuur te maken. Superia was namelijk de merknaam van de best verkopende bromfiets van... Flandria.



Remi had niet de visie en het talent van zijn oudere broer Aimé. Toch niet als het over fietsen ging. Meer dan eens kopieerde Superia gewoon de modellen van Flandria, zonder al te veel succes. Remi geloofde in verticale integratie en startte met de productie van gelaste staalbuizen voor zijn fietsenfabriek. Dit bedrijf groeide later uit tot **Remi Claey's Aluminium**, dat onder het bewind van industrieel Aimé Desimpel internationale allure kreeg. In 2003 kwam het bedrijf in handen van multinational Sapa.

Kampioenen als ambassadeur

Ondanks de hevige burenstrijd bleef het Flandria voor de wind gaan. Aimé Claey's was dan ook een visionair op velerlei vlak. Een meesterzet was de intrede in 1959 in het professionele wielervedst, wat de naamsbekendheid een enorme boost gaf. Kampioenen zijn nu eenmaal de beste ambassadeurs. Opvallend was dat op dat moment elk onderdeel van de racefietsen uit eigen atelier kwam, tot banden, kabels en stuurlint toe. De enige uitzondering was het zadel dat Flandria inkochte bij het legendarische Britse merk Brooks.

De 40-jarige Briek Schotte reed zijn allerlaatste seizoen in het gloednieuwe team en nam later als ploegleider plaats achter het stuur van de volgwagen. Flandria bleef maar liefst 21 jaar in het profpeloton en zag in die periode heel wat toppers de legendarische rood-witte kleuren verdedigen.

Onder andere dankzij de wielersuccessen groeide Flandria uit tot de grootste producent van fietsen en fietsonderdelen in West-Europa. Op het hoogtepunt – begin de jaren '70 – produceerde Flandria 450.000 fietsen, 110.000 bromfietsen, 100.000 verwarmingstoestellen en 350.000 grasmaaiers. Alles samen telde het bedrijf in die periode 2.500 werknemers.

Razendsnelle neergang

De absolute held van de Flandria-wielervedst was zonder twijfel West-Vlaming Freddy Maertens. De tweevoudige wereldkampioen slaagde er in 1976 in om maar liefst 54 profzeges te behalen, een record dat hij deelt met Eddy Merckx. Maar op dat moment was de neergang bij Flandria al een tijdje ingezet. En het ging razendsnel. In 1979 was de fietsenverkoop al gedecimeerd tot amper 32.000 stuks.

Twee jaar later sprak de rechtbank het faillissement uit. Volgens **Isabel de Decker**, die ruim tien jaar geleden haar eindwerk als master in de geschiedenis wijdde aan de opkomst – de gloriejaren en de neergang van Flandria en Superia – had het zover niet hoeven komen. Indien Flandria veel sneller had geprofessionaliseerd, dan was het bedrijf vandaag misschien uitgegroeid tot een wereldspeler die past in het West-Vlaamse rijtje van Barco en Bekaert.

Na het faillissement slaagde investeringsmaatschappij Gimv erin om Superia en Flandria weer samen te brengen. Met verse moed probeerde het management om het merk opnieuw te lanceren. Zelfs de symbolische scheidingsmuur werd afgebroken. De heropstanding was echter van korte duur, want in 1986 zat er niets anders op dan de fietsenproductie definitief stop te zetten. Het roemrijke fietsenmerk verdween onder een dikke laag stof.

Tot het jaar 2002. De Britse broers **Longworth** koesterden al een tijdje de ambitie om met een eigen fietsenmerk op de markt te komen. Ze kochten de rechten op de merknaam Flandria en de twee gepassioneerde fietsliefhebbers brachten het legendarische fietsmerk weer tot leven. Eerst in het Verenigd Koninkrijk, later ook op het vasteland. De fietsen zijn opgebouwd met de modernste materialen en technologieën, al blijft er ook een knipoog naar het verleden. Zo siert een geüpdatete versie van het logo van de Westvlaamse Leeuw het frame.