



Norsk motorhistorie skal rulle igjen.

Selve «hertet» banker i totakt. Carl Bendtsen hadde erfaring med å bygge motorer til båter, og var sikker på at dette var fremtiden for motorsykler.



Nummer 59 er på vei til sitt midlertidige hjem. Mass Haugen ved Norsk vegmuseum er en del av prosjektet som skal få en Atlanta ut av dvalen. Her viser Mass frem en stor utgave av 20-grams frimerket du kan sette på neste brev, nettopp med Atlanta som blikkfang. Foto: Ola-Per Løtten.

Atlanta nummer 59 skal vekkes til

liv etter en lang dvale. Norsk vegmuseum ønsker å sette i stand en av de mest spennende tidsdokumentene innen norsk motorsykelproduksjon. Carl Bendtsen hadde klokketro på totakts-teknologien han benyttet på denne sykkelen. Historiske spor skal beholdes samtidig som Atlanta'en skal bli kjørbare.

I 1926 startet det som i Norsk Motorblad ble beskrevet som et svært godt forsøk på å starte produksjon av motorsykel i Norge. Ved Atlanta Motorfabrik (senere med «ingeniør Carl Bendtsen og Sønner» som en tilleggstekst til fabrikknavnet) ble det bygget tohjulinger som ble vurdert som godt egnet for norske forhold, med et potensiale for salg i utlandet. Selv med mye skryt i norsk motorpresse møtte prosjektet depresjonen som tok pusten fra mange produsenter av to-hjulinger verden over. Konkurransedyktige priser var ikke nok til å holde eventyret i gang.

Av det som ble en begrenset produksjon på litt over 20 sykler er det i dag fire kjente overleverere. En av disse, en 1928-modell med 342ccm Villiers motor, skal settes i kjørbare stand. De historiske trekkene skal bevares, så det er ikke snakk om en total restaurering. Motorsykelens liv og spor av bruk er viktig, og ikke alle tidens



endringer fra ny vil tilbakeføres. Den vil bli et spennende tidsdokument på norsk kjøretøyshistorie.

Det er Statens vegvesen som er eier av sykkelen, via Norsk vegmuseum.

Jeg ble spurt om å bidra i prosjektet, noe jeg har takket ja til. Nå er ikke gammel motorsykel kun en hobby lenger, det er ramme alvor med skriftlig avtale i bunn og nyetablert enkeltpersonforetak for å kunne



Et ærlig prosjekt ville en kanskje kunne sagt hvis en hadde lagt sykkelen til salgs? Det er lett å se at den har levd et spennende liv og at det er gjort modifikasjoner for å forlenge livet. Kanskje er det også grunnen til at den er bevart.



Forgaffelen er ikke satt sammen slik at vinkelen på gaffelen er brattere enn fra fabrikk. Trolig en modifikasjon gjort samtidig som sykkelen fikk ny tank, endret rammen og ny girkasse.

håndtere det formelle. Muséet sier de har sjekket referanser, så jeg vil takke de som har pekt i min retning uten at jeg vet hvem de er.

Prosjektet har to hovedutfordringer: Generell mangel på kunnskap om Atlanta motorsykler samt målet om å bevare det nåværende utseende på sykkelen. Det enkle hadde vært å starte kompressoren og stappe alle delene i sandblåserkabinettet. Da hadde mye av sjarmen blitt blåst vekk, og sykkelen hadde mistet mye av sin iboende historiske verdi.



Atlanta på 4 hjul! Nå er alt klart for å prøvemontere ulike deler. Det meste av sykkelen kan tas fra hverandre og settes sammen uten for mye problemer.

I sin levetid har den vært gjennom flere endringer, med ny bensintank (fra Ariel), en annen girkasse og annet eksosanlegg som noen av endringene. Dette skal tilbakeføres. Nåværende lakk og patina skal bevares, samt at felgene som står på skal være med videre. Bytte fra vulst-dekk til mer moderne dekk var vanlig på motorsykler som var i daglig bruk, og skal følge med videre som en del av

historikken. For å kompensere utseende vil det brukes dekk med større rullediameter slik at mellomrommet fra dekk til skjerm reduseres.

Er det noe av Sidevogna sine lesere som sitter på kunnskap om Atlanta generelt, eller nummer 59 spesielt, setter jeg stor pris på om dere tar kontakt. →



To årganger Atlanta: -storebror- med toppventilert JAP fra 1927 og -lillebror- fra 1928 med Villiers. Sammen i mitt verksted for første gang. Storebror har vært på muséet det siste året og kjenner familien godt.

Heldigvis har tidligere eiere tatt vare på ulik skriftlig informasjon og bilder som er svært nyttig i arbeidet. Det er spennende lesing og mye verdifull kunnskap samlet i en perm.

Har noen deler som kan stamme fra Atlanta, er det også svært interessant!

Står det et Atlanta-vrak på et loft, i en kjeller, bak en låve eller i skogen som du kjenner til – er det kjempe-spennende! Ta gjerne direkte kontakt hvis du vet om noe Atlanta-relatert. Bilder, brosjyrer, annonser – alt har interesse.

som presses inn i et hull. Har du slike slengende eller vet om en leverandør som kan selge nyproduserte? Det enkle (og kanskje også mest praktiske) ville vært fettnipler, men dette er det korrekte.

Atlanta kjøpte det meste av delene som er brukt på syklene i fra England. Så for eksempel er setet, oljepumpe (navn Best & Loyd), hendel for gearskifte og verktøy-kasser noe en også vil finne på andre merker. Dette gjør jobben noe enklere. Setet er tids-typisk for perioden, og ble brukt på mange engelske motorsykler. Oljepumpene ble laget i ulike varianter. Denne skal ha en håndpumpe på tanken, med et måle-glass og dryppsmøring ned på fremsiden av cylinderen. Selve gear-spaken til Albion-gear-kassen mangler og verktøyskassene som kan festes til bagasje-brettet er borte. Har du noe som kan passe her – ta gjerne kontakt!

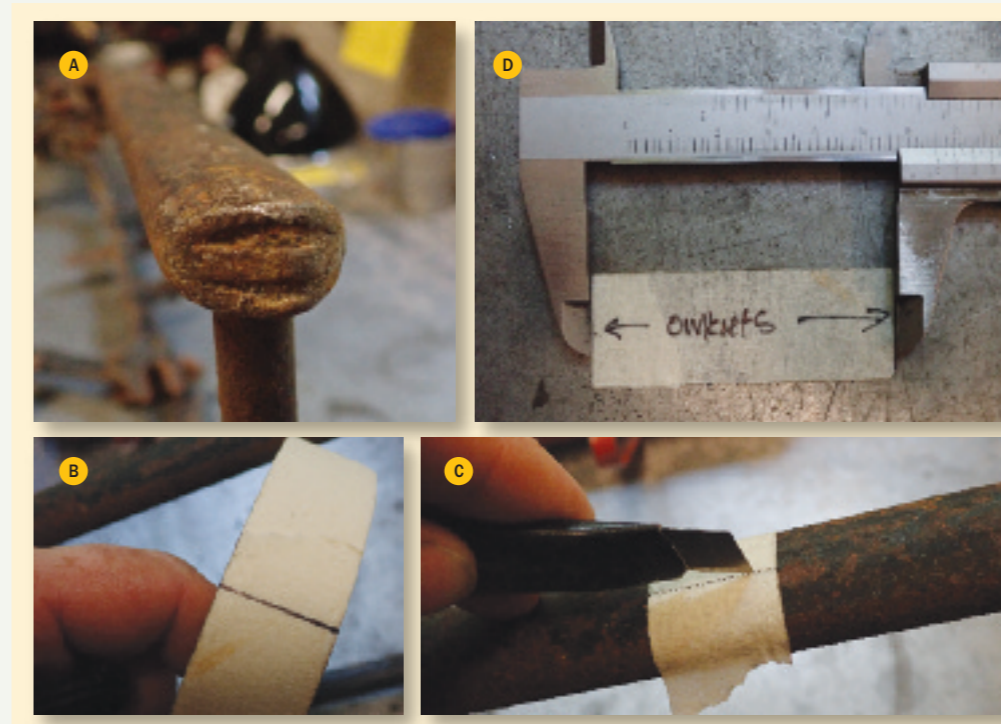
Kan du hjelpe med deler?

Bilde 20:

Et sete som likner på dette, hadde det vært fint å kunne skaffe. Det er noen metallrester igjen av et sete, så om noen vet om noen som kan sy nytt skinn – kan det også være en mulighet. Har du et ekstra sete som dette på lager – ta kontakt!

Bilde 21:

I stedet for fettnippel skal det være små oljekopper med lokk. Disse har gjenger som skrur inn – ikke den varianten



GARASJETIPS:
Hvordan finner man diameteren på et ovalt rør? Det er flere muligheter og en kan begrepe med kompliserte matematiske modeller. Hva hvis jeg vil ha et rør med samme omkrets, slik at jeg kan presse dette ovalt – hva bør diameteren på det runde røret være?

Bilde A: Her ser vi en original bakstøtte til Atlanta. Skal det lages en kopi, må en kunne kjøpe inn rør med rett dimensjon!

Bilde B: Ta en tynn tape som ikke er elastisk (for eksempel maskeringstape, som her). Ta vinkel og sett en rett strek på tapen.

Bilde C: Surr tapen rundt det ovale røret. La tapen gå over streken du tegnet. Kutt etter streken med en skarp kniv.

Bilde D: Ta av tapen og lim den fast på flatt underlag. Du kan nå måle omkretsen på det ovale røret og bruke det magiske tallet π for å regne diameteren på røret. I dette tilfellet ble diameter 20,6mm – noe som kanskje betyr at jeg må kjøpe et tykkvegget 21mm rør og dreie ned. Opprinnelig dimensjon var kanskje 13/16 – ikke akkurat hyllevere i dag...



Jeg liker å trille prosjektene rundt om i verkstedet. Da må de ha eget trillebord og et egnet feste slik at de ikke faller av. Målet var å få rammerøret under tanken vannrett slik at sykkelen står slik den vil gjøre når den er på egne hjul.



FAKTABOKS
TEKST HENTET FRA DIGITALTMUSEUM.NO:
Norsk vegmuseum kjøpte denne og en annen Atlanta av Kjetil Fuhr våren 2021. Da hadde syklene vært i hans eie siden 2006. Sykkelen har hatt kjennemerke A-2340 og L-7703.

EIERFORHOLD:
1979-2006, Oddstein Steffensen (Stavanger) 2006-2021 Kjetil Fuhr (Stavanger)
Tidligere eier Oddstein Steffensen skrev i sin tid følgende om denne sykkelen: Den første som ble gjenfunnet, dukket opp i 1979. Den har rammenummer 59 og har Villiers 342 ccm motor. Sykkelen har opprinnelig vært registrert på A-2340 og senere overført til L-7703, registrert i Haugesund og sannsynligvis hjemmehørende i Suldal. Jeg fant den på låven hos min svoger i Hardanger. Den hadde tilhørt far til en av hans kamerater og var blitt parkert der etter at de uten særlig hell hadde forsøkt å få den i gang. Sykkelen er rimelig komplett, men med noen uoriginale deler. De viktigste er tank, girkasse, fothvilere og fel-

ger. Rammen er kraftig ombygd (grunnet tank og gir-kasse). Men ellers er delene rimelig originale og i orden. Dette gjelder gaffel, skjerm, nav, motor, styre med hendler, bagasjebrett osv. Sykkelen har vært gjennom et hardt liv, og det er tydeligvis den lokale landbruksmekanikeren eller smeden som har vært reparatør. Arbeidet er solid utført og har nok fungert etter hensikten, men dessverre gjør det restaureringen av rammen vanskelig. Det er særlig den som har vært utsatt for smiarbeid og sveising Atlanta Motorfabrik i Kristiania hadde fra ca. 1910 båtmotorer som sitt hovedprodukt. Firmaet lagde båt-motorer til utpå 1950-tallet. På 1920 -tallet startet firmaet opp med et forsøk på serieproduksjon av motorsykler. Det ble lagd 21 sykler i perioden 1926-1929 før det var stopp. Motorsyklene het Atlanta og kom med Villiers totakt motor eller Jap firetakt motor og bygd med basis i deler fra det engelske merket "The Sun" samt andre engelske fabrikat. Denne norske produksjonen kan like gjerne kalles for norsk montering.