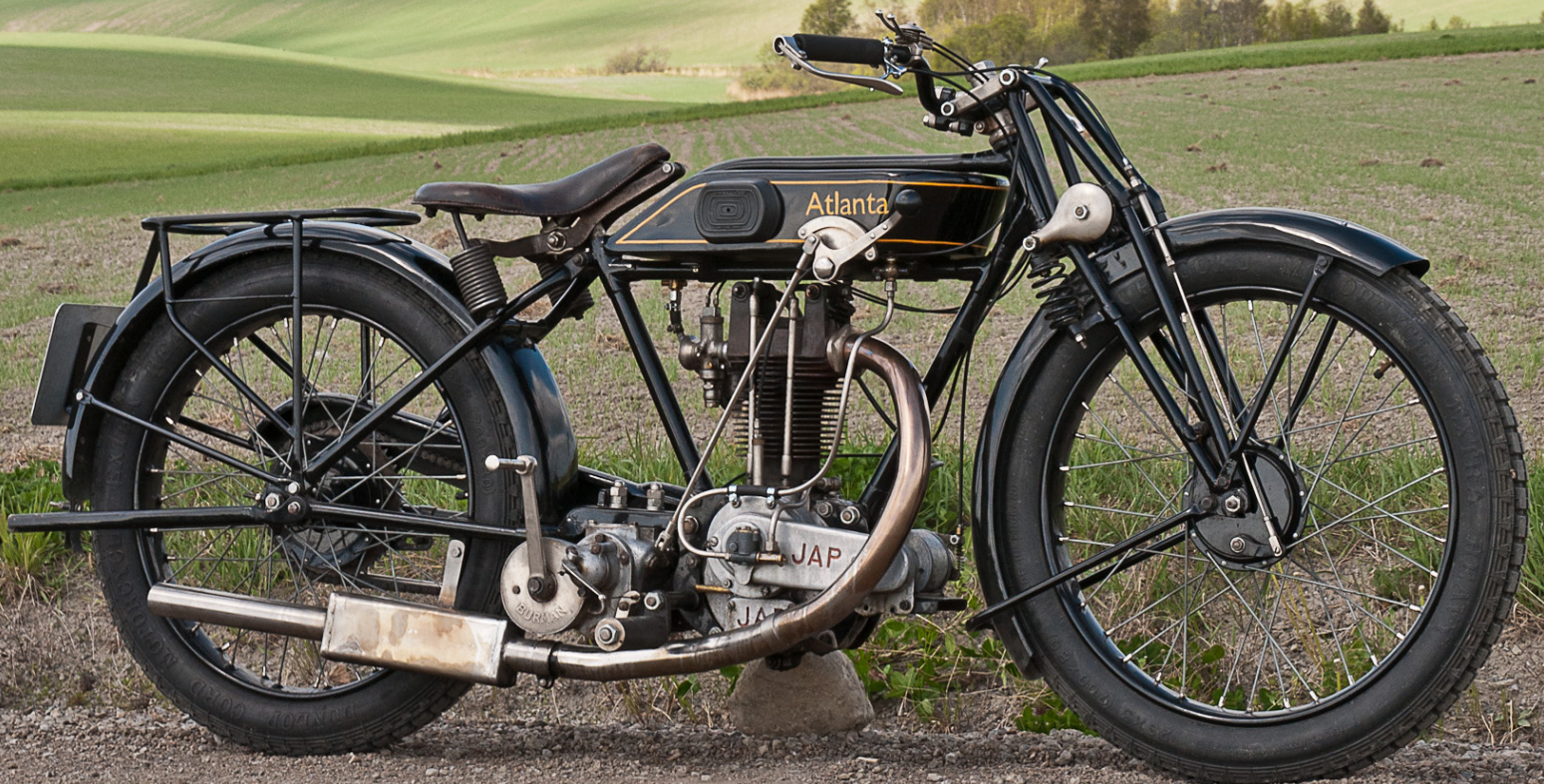


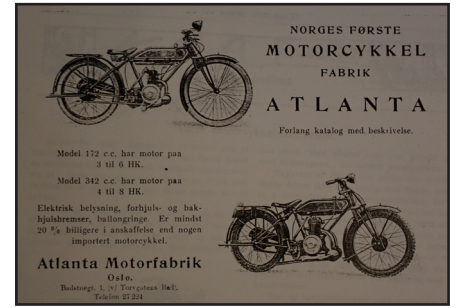
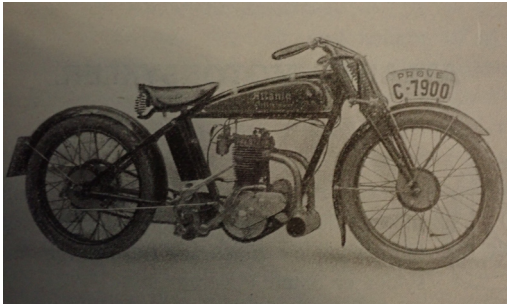
Månedens Veteran

Hermed en historie om den Norske motoreykel

Atlanta

*fra vort norske medlem
Hans Torvald Haugo*





Prototype fra 1926. Denne fikk skryt både i norsk og internasjonal motorpresse, men ble ikke satt i produksjon. Den har en amerikansk stil, men har en cylinder. Den skal ha tre ventiler. Hvilken motor er dette?

Villiers totakt 342 ccm. Trolig den modellen det ble solgt flest av. To slike eksisterer i dag og eies av den norske staten. Det betyr at de tar vare på viktig norsk motorsykelhistorie.

Salgsbrosjyre med positive ord om Atlanta! Det påstås at disse er 20% billigere enn importerte motorsykler. Atlanta Motorfabrik var sikre på at totakt var fremtiden.

Den norske Atlanta

Atlanta regnes som den første norske serieproduserte motorsykel, selv om det meste ble kjøpt fra den engelske motorsykkelfabrikken The Sun.

De ble markedsført og solgt som «norsk kvalitet» men var kanskje «norsk montasje». En sannhet med modifikasjoner da delene kom fra England og fabrikkens eier var fra Danmark – men de bla. laget i Oslo (Kristiania)

En god start, men tunge tider

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 Søner» 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 den verdensomspennende depresjonen som tok pusten fra mange produsenter av tohjulinger 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 overlevende: To med JAP 4-takt og to med Villiers 2-takt.

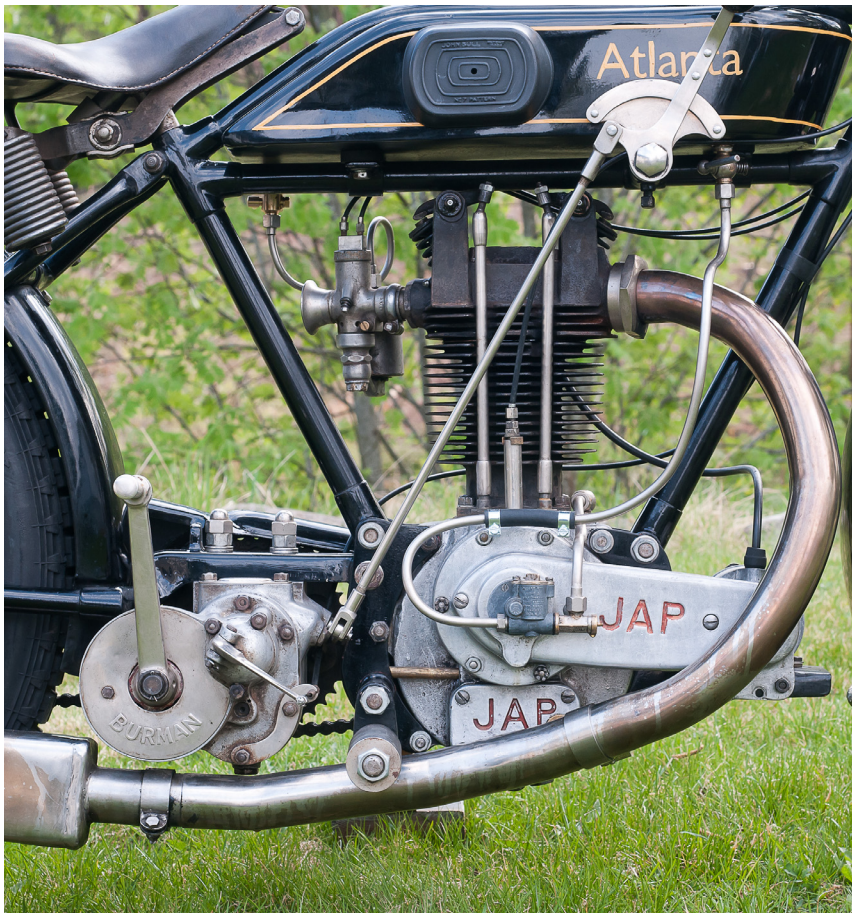
Tidligere klubbsykel

Min sykkel er en 1927 med 350 ccm JAP toppventilert motor. Den var i flere år eid av Norsk Veteranmotorsykelklubb (NVMC) og ble brukt i ulike løp og utstillinger for å promotere klubben. Motorsykkelen ble sendt rundt i landet og kjørt av ulike MC-førere som nok trodde at dette fremdeles var en racer. Den ble kjørt hardt, fikk lite olje – noe som resulterte i flere motorhavarier.

Mange mekanikere har reparert og skrudd på ulike ting. Noen med kompetanse – andre ikke. Dette livet gikk hardt utover sykkelens livskvalitet, og til slutt la NVMC sykkelen til salgs på en åpen auksjon.

Sykkelen er sportslig og har godt med krefter for å kjøre rundt på norske veier. Danske landeveier fungerte også godt. (Foto: Peter Sederholm)





«Hjertet» som fungerer som en symaskin etter at Evald Henneberg reparerte og satte inn stempel fra en NSU. Mange liker JAP – jeg også! (Foto: Peter Sederholm)

Mirkelmannen i Viborg

Når jeg kjøpte Atlanta'en var motoren helt ødelagt og måtte en tur til mirakelmannen Evald Henneberg i Viborg for reparasjon. Etter en tur i Danmark kunne motorsykkelen «hjerte» startes

opp. Diverse andre ting måtte endres og repareres for å få en kjørbar motorsykkel.

Sykkelen fungerte fint på ulike prøveturer og ble gjort klart for det norske Skogsløpet. Etter vask stod sykkelen

Som du ser, er det en åpen og enkel konstruksjon. Flat-tankere var nesten umoderne i 1927 når de ble solgt som ny. En spinkel konstruksjon som ikke overlevde overgangen til 30-tallet. (Foto: Peter Sederholm)



Det skal kjøres! Her har motorsykkelfører Tobias Sederholm Atlanta'en i det rette element: på god norsk grusvei i flott sommervær – med vind i håret. Kan det bli bedre? (Foto: Peter Sederholm)

og gikk på tomgang ute i gårdsplassen da det kom et skikkelig smell. PANG – og cylinderen ble rykket opp fra krumtapphuset. Toppen slo i tanken og det var nært en total katastrofe. Varme og bensin hører ikke sammen.

Kommer du til Norge og skal sende brev hjem til Danmark, kan du kjøpe frimerke med bilde av min sykkel. Dette er en av fire norske to-hjulinger som er en del av en liten serie frimerker. Atlanta og Erland Dilling – som har tegnet frimerket.



Noen har sett bilder av en svensk Harley i brann på Rømø – det var nært. Det ble ikke Skogsløpet - men en ny tur til Viborg.

Fin kjøresykkel

Atlanta'en fungerer fint på norske veier. Den er enkel å kjøre, har bra med krefter og er en flott sykkel for en liten mann som meg. Den var kanskje en rask sykkel en gang i tiden, men nå liker den seg best i 50-60 kilometer i timen. Det skal tenkes litt når den kjøres da det er pinne-gass, håndgear og bremsen sitter bak foten. Så ved panikkbrems skal alle kroppsfunksjonene være slått på – og det er viktig å huske at venstre bein skal bakover og ned, ikke frem og ned...

Windmil 2023

Sommeren 2022 deltok Atlanta'en og jeg på Windmill i Hobro. Vi hadde som eneste nordmenn noen fantastiske dager i Danmark. Jeg elsker Ska-genløbet, men må også si at Windmill i dansk utgave var flott! Takk til Jette og Lars med familier – dere skapte en fantastisk weekend.

Det jeg oppdaget i Hobro, er at sykkelene ikke liker regn like godt som min Ariel. Vannet renner like ned i magneten, noe som gav en stopp midt i sentrum av Hobro på lørdag. Kanskje dette var fordi sykkelene ble populære blant barna, og det var flere som gjerne ville prøvesitte og «brumme» litt. Jeg håper dette kan være fremtidige DVM-medlemmer! God hjelp fra en dansk kamerat, og vi var på veien igjen. Det ble litt jobb på lørdag før middag for være sikker på «kaldstarten» søndag morgen. Men det gikk bra!

Det kommer flere på veien

Atlanta Motorfabrik i Kristiania (Oslo) hadde fra ca. 1910 båtmotorer som sitt hovedprodukt. Firmaet lagde båtmotorer til utpå 1950-tallet. Første prototype til motorsykkel ble bygget i 1926. De var sykler til ordinært salg fra 1927 i ulike utgaver: 150 ccm, 172 ccm og 342 ccm Villiers, 350 ccm og 500 ccm JAP. Siste sykkel ble produsert i 1929.

Prototypen

Prototypen fra 1926 er trolig tapt for lenge siden. Den er beskrevet å ha en 3-ventilet motor. Er det noen som ut fra tegningen kan si hva slag motor dette er? (øverst tv. side 11)

Det er som sagt fire kjente sykler igjen i Norge – hvor min per nå er den

eneste som kan kjøres. To av syklene eies av Norsk vegmuseum – og en av disse skal settes i kjørbær stand innen 2024. Den fjerde står også hos meg. Om jeg noen gang får satt i stand en Atlanta med 500 ccm JAP «Dog Ear» fra 1928 vil tiden vise. Men det hadde vært spennende!

To stolte nordmenn på festplassen i Hobro! Klare for søndagens kjøretur med propellen på plass! Windmill 2022 var et svært godt arrangement med flott natur, god orden – og smakfull dansk mat. Takk for en hyggelig opplevelse!

