Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2024

# Atlanta – en viktig del av norsk MC-historie

AV HANS TORVALD HAUGO



Atlanta ble brukt til race den gang grusvei var underlaget motorsykkelføreren måtte beherske. Tobias Sederholm gjenskaper atmosfæren med Atlanta nr. 50, en av de fire gjenværende motorsyklene produsert i Oslo.
(Foto: Peter Sederholm)

# Atlanta – en viktig del av norsk MC-historie

AV HANS TORVALD HAUGO

Atlanta regnes som den første serieproduserte motorsykkelen i Norge. I reklame for motorsykkelen ble «norsk kvalitet» og «fornuftige priser» fremhevet. Atlanta Motorfabrik lå i Kristiania (Oslo fra 1928), og ble drevet av ingeniør Carl Bendtsen som hadde stor tro på at lette totaktsmotorer var fremtiden for tohjulinger. Den første prototypen ble bygget i 1926, den siste av rundt 20 sykler bygget i 1929, og i dag er det igjen fire eller fem eksemplarer i Norge. I 1979 ble en Atlanta med rammenummer nr 59 funnet igjen på en låve i Hardanger. I 2021 ble den solgt til Norsk vegmuseum, og i 2024 ble en toårig restaureringsprosess i regi av Hans Torvald Haugo fullført. Her er Haugos historie om denne prosessen. Motorsykkelen er nå utstilt i Norsk kjøretøyhistorisk museum.

Atlanta Motorfabrik ble grunnlagt i 1910 av ingeniør Carl Bendtsen, en dansk motorkonstruktør født i 1874. Han drev dette som et personlig selskap sammen med kollega Homboe frem til AS Atlanta Motorfabrik ble stiftet 1. april i 1916. Sønnene til Bendtsen ble etter hvert også involvert i drift, markedsføring og salg. Motorfabrikken produserte motorer til utpå 50-tallet.

Atlanta Motorfabrik holdt til i ulike deler av Oslo sentrum, blant annet to ulike lokaler i kvadraturen ikke langt fra havnelageret. Noen motorer ble også montert i Risør. Motorfabrikken spesialiserte seg i utgangspunktet på salg av lettbygde motorer som gikk på parafin til bruk i båt og som stasjonærmotor.

I fra 1927 solgte fabrikken motorsykler i det norske markedet. Atlanta Motorfabrik fikk som mange andre motorsykkelprodusenter problemer med depresjonen og fallende salgsvolum. Salget av tohjulinger ble avsluttet i 1929.

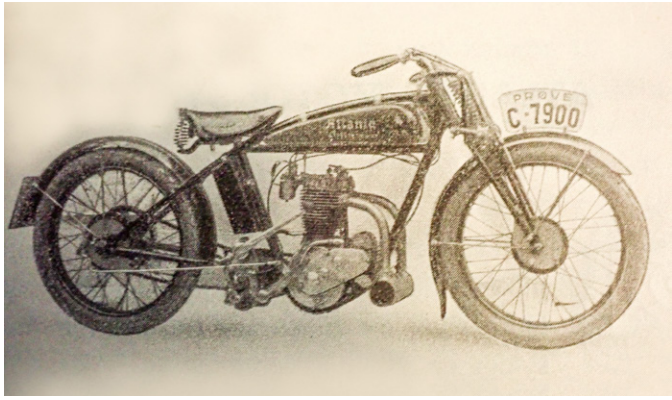


*Hans Torvald Haugo er utdannet optiker, fra den gang det var et teknisk yrke som krevde håndverkskunnskap. Han har hatt veteran-motorsykler som hobby i 40 år og har selv en Atlanta.*

**MONTASJE AV SUN MOTORSYKLER**

Det kan diskuteres om Atlanta er produsert eller montert i Norge da hovedkomponentene til motorsyklene ble kjøpt fra The Sun Cycle & Fittings Co. Ltd. i England. Det var gunstig å kjøpe deler fra eksterne leverandører og montere i Norge. Slik kunne man tilpasse seg norske myndigheters tekniske krav og regelverk for avgifter.

Sammenlikner man Sun-motorsyklene og de norske Atlanta, er det




Prototypen fra 1926 som aldri ble satt i serieproduksjon. Ukjent motor med tre ventiler, ifølge Norsk Motorblad. Det ville vært spennende å vite mer om denne!

detaljer som skiller de engelske og norske «søskenbarnene» fra hverandre. Sunfabrikken hadde flere valgmuligheter med hensyn til komponenter og man kunne trolig kjøpe den pakken man ville. Derfor er det nyanser når man sammenlikner.

Innkjøp og montering av motorsykler utenfor Sun-fabrikken ble gjort ut fra den lokale produsentens ønske om ønsket særpreg, egenproduksjon av deler og regelverket der motorsyklene skulle produseres.

De norske Atlanta-motorsyklene har trolig flere slektninger rundt om i Europa, da det på slutten av 20-tallet fantes mange små produsenter av motorsykkel. Atlanta valgte de delene som man mente egnet seg best for norske forhold – også i forhold til vær og vind.

**PROTOTYPEN – INTERNASJONAL OPPMERKSOMHET**

Første Atlanta ble bygget i 1926, og ble regnet som en prototype. Denne ble omtalt både i norsk og internasjonal motorpresse og ble godt mottatt av motorjournalistene her hjemme og i utlandet.

Allerede ved lanseringen uttalte Atlanta Motorfabrik at motorsyklene som kom for salg ville være annerledes. Kanskje hadde ingeniør Carl Bendtsen ambisjoner om å produsere lokalt, men så kom han over muligheten til å kjøpe fra SUN-fabrikken? Det finnes ulike illustrasjonsbilder av prototypen, og ut fra disse er dette en helt annen konstruksjon enn de syklene som ble gjort klare for salg i 1927.

Prototypen er i Norsk Motorblad Nr. 14 2026 beskrevet å ha en 3-ventilet toppventilert motor: To eksosventiler samt en sugeventil på toppen. Selve sykkelen har et amerikansk preg over seg når en ser på rammens konstruksjon og sykkelens størrelse, men har samtidig typiske trekk fra europeisk motorsykkeltradisjon.

Norsk Motorblad stiller spørsmål om det er behov for produksjon av motorsykler i Norge. Og svaret er: «Ja – hvorfor ikke?». Over to sider i bladet beskrives prototypen med datidens velmenende ord: Robust - med sportslige trekk.

Motorsykkelen er prøvekjørt og motorbladet skriver følgende: «Som sagt vor medarbeider har ikke alene set, men prøvet at kjøre denne cykkel, og han finder at den laa behagelig paa veien og at man hadde en ualmindelig god stilling under kjørselen».

Det er ikke kjent hvor denne prototypen ble av, eller om den eksisterer.

**ULIKE MODELLER**

Atlanta var kommersielt tilgjengelig fra 1927 og kunne kjøpes med ulike motor-

Slik så Atlanta med JAP 500 ccm ut. Også en Sunmaskin. Mulig skal den ene kjente Atlanta i privat eie se slik originalt. SUN lagde også en med sideventiler, men det er ikke kjent at Atlanta solgte slike.

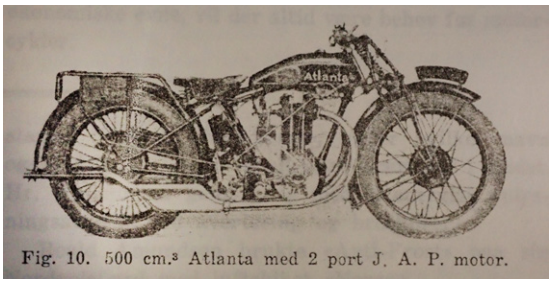
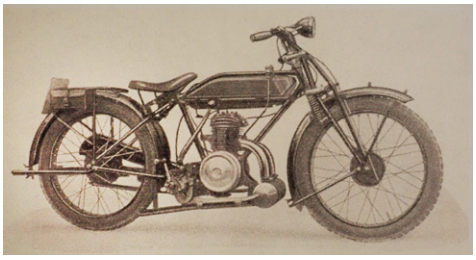


Fig. 10. 500 cm.³ Atlanta med 2 port J. A. P. motor.



Villiers totakt 342 ccm. Trolig modellen det ble solgt flest av i Norge. Disse ble markedsført som egnet til bruk med sidevogn. Sannsynlig mer markedsføring enn realitet.

størrelser: 150ccm, 172ccm, 250ccm og 342ccm Villiers 2-takt, og 350ccm og 500ccm JAP 4-takt.

Det var spesielt totakterne ingeniør Bendtsen promoterte, da han så dette som en fremadstormende teknologi. Han hadde på en måte rett, hvis man ser hva som skjedde rett før – og spesielt etter 2. verdenskrig. Ta kom 2-takts-teknologien for fullt!

Norge var ikke et enkelt land å promotere små lette motorsykler i. Mange kjøpere foretrakk store, tunge amerikanske maskiner, som i mange år dominerte i Norge. Slutten av 20-tallet var tiden engelsk motorsykkelindustri satset på mindre maskiner enn tidligere og i hovedsak 350 – 500 kubikks 4-taktere.

Slik sett kan man si at ingeniør Bendtsen teknologisk var litt for tidlig ute samtidig som hans ideer ble rammet av en økonomisk nedtur verden rundt. Den økonomiske nedturen rammet også Norge.

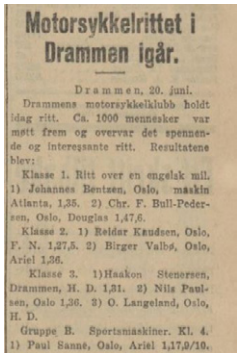
**BLE BRUKT I RACE**

Det er godt dokumentert at Atlanta motorsykler ble brukt i ulike former for race mot slutten av 20-tallet. Privatførere kjørte trolig JAP da dette på den tiden var en av de sterkeste motorene og ble brukt av utallige motorsykkelmerker. JAP var populært innen ulike typer racing i hele Europa.

I Norsk Motorblad fra 1927 kan man lese at Hans Heiberg ble nummer tre i 350-klassen med sin Atlanta. Kjøretiden er på linje med Harley Davidson og Douglas – og det må derfor antas at det er snakk om 4-takts teknologi.

Ingeniør Bendtsen var spesielt opptatt av 2-takt og det var naturlig å bruke hastighetsløp som en del av promoteringen av motorsyklene.

Sønnen Sven Bendtsen deltok i et race på Benterudbanen på Hønefoss mot høsten i 1927 i klassen under 200ccm. Dette var trolig med en 172ccm 2-takts TT-Villiers. I en beskri-


**Motorsykkelrittet i Drammen igår.**

Drammen, 20. juni.

Drammens motorsykkelklubb holdt idag ritt. Ca. 1000 mennesker var møtt frem og overvar det spennende og interessante ritt. Resultatene blev:

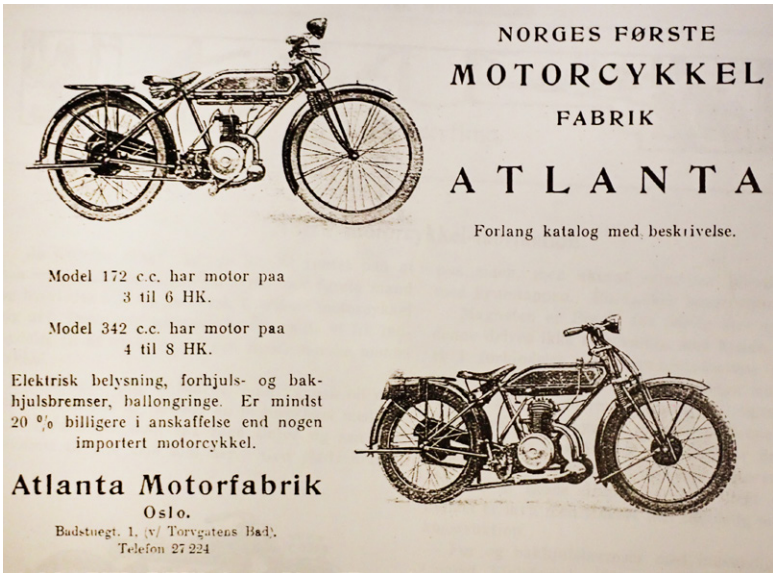
Klasse 1. Ritt over en engelsk mil. 1) Johannes Bentsen, Oslo, maskin Atlanta, 1,35. 2) Chr. F. Bull-Pedersen, Oslo, Douglas 1,47,6.

Klasse 2. 1) Reidar Knudsen, Oslo, F. N. 1,27,5. 2) Birger Valbø, Oslo, Ariel 1,36.

Klasse 3. 1) Haakon Stenersen, Drammen, H. D. 1,31. 2) Nils Paulsen, Oslo 1,36. 3) O. Langeland, Oslo, H. D.

Gruppe B. Sportsmaskiner. Kl. 4. 1) Paul Sannæ, Oslo, Ariel 1,17,9/10.

Aftenposten kunne 21. juni 1928 fortelle at Johannes Bentzen, Oslo, hadde vunnet et motorsykkelrace i Drammen på en Atlanta.




Salgsbrosjyre med positive ord om Atlanta! Det påstås at disse er 20% billigere enn importerte motorsykler. Atlanta Motorfabrik var sikre på at 2-takt var fremtiden, men mer fleksible på antall hestekrefter de kunne levere.

velse av løpet kan vi lese: «*Svend Bendtsen tok igjen Kjell Franzens i 5. runde. Hans forhjul har da formentlig berørt Franzens bakhjul, hvorved hans maskine væltet, og han selv kom til skade, heldigvis ikke alvorlig. S. Bendtsen gik derved tydeligvis glip av en sikker førstepræmie, idet hans norskbygde Atlanta-maskine gik glimrende».*

Broren Johs. Bendtsen deltok i race for standardmaskiner i 1928, klassen inntil 350ccm. Motortype er ikke oppgitt, men dette kan være Villiers 342ccm da beskrivelsen i Norsk Motorblad tilsier at hastigheten på langsiden «var noe mindre enn vanlig». Trekkraften på datidens 2-takt var ikke nok til å komme øverst på pallen i konkurranse med mer utviklet 4-taktsteknologi. Dette har endret seg.

**EKSISTERENDE ATLANTA MOTORSYKLER I NORGE**

Norsk vegmuseum eier to, de to andre er i privat eie. Ut fra notater Atlanta-entusiast Oddstein Steffensen har etterlatt finnes det muligens en femte Atlanta i Norge, men det er ikke kjent hvor den eventuelt befinner seg.

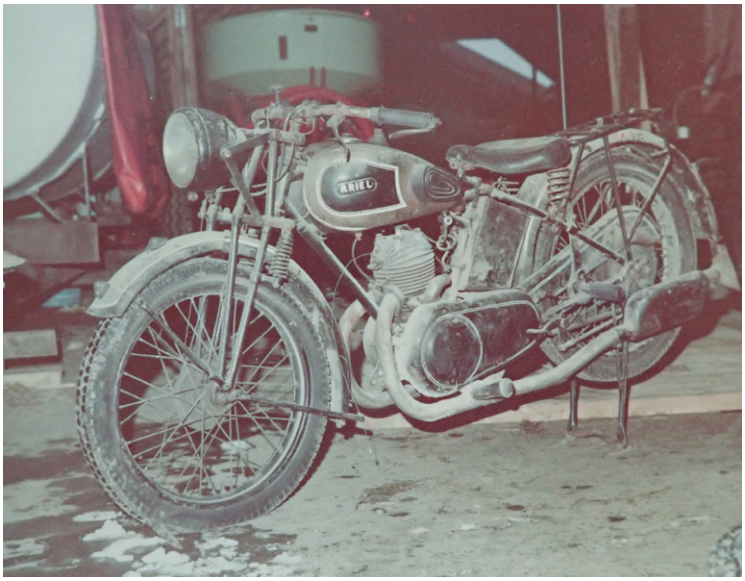
Av de fire kjente syklene er det to 2-taktere og to 4-taktere. Ingen av disse er like da motor-alternativer og andre mindre detaljer skiller dem fra hverandre. Tre av syklene har lik rammekonstruksjon mens den fjerde sykkelen skiller seg ut, trolig da den hadde en større og kraftigere motor med flere hestekrefter.

Totalt er det produsert og solgt mer enn 20 Atlanta i Norge, men det faktiske antallet er ikke kjent. I mange år er et totalantall på 21 sykler brukt i ulike sammenheng, men det er mulig at antallet er noe høyere. Uansett ble ikke produksjonen så stor at driften over tid var levedyktig. Det ble trolig ikke eksportert noen ut av landet den gang de var nye.

**ATLANTA 59**

Det er Atlanta med rammenummer 59 som ble satt i stand og gjort klar for utstilling ved Norsk kjøretøyhistorisk museum. Det er Statens vegvesen som eier sykkelen, via Norsk vegmuseum.

Akkurat denne motorsykkelen er et av de mest spennende tidsdokumentene innen norsk motorsykkelproduksjon, da



Slik så Atlanta nr. 59 ut når det ble funnet på låven i Suldal. En ganske moderne stil sammenliknet med utseendet den hadde som ny. (Foto: Oddstein Steffensen)

den representerer visjonene om å sette Norges befolkning i stand til å reise fritt rundt. Atlanta skulle være motorsykkelen som egnet seg for norske forhold og kunne brukes av «hvermansen».

Initiativet som denne motorsykkelen representer, ble på mange måter fullbyrdet med produksjon av norske Tempo noen år seinere.

Atlanta nr. 59 er en 1928-modell med 342ccm 2-takts Villiers motor. Det var dette man trodde at Norge ville ha: En liten og enkel konstruksjon egnet til helårsbruk, med krefter til å takle norske veier og røffe forhold.

## ET HISTORISK DOKUMENT

Motorsykkelen er ikke restaurert fra bunnen av, men er satt i stand med den iboende historiske verdien i beholdt.

Atlanta nr. 59 har gjennom tiden stadig blitt reparert og endret, trolig av en eller flere dyktige håndverkere. Reparasjoner og endringer som er gjort på sykkelen er i stor grad godt gjennomført. Noen av modifikasjonene fra tidligere er tilbakeført, andre er beholdt.

Det var et ønske om å bevare sykkelens utseende i størst mulig grad, så lakk og patina er beholdt. Samtidig ønsket museeet at sykkelen skulle tilbakeføres med den karakteristiske flate bensintanken, og å få fotbrettene tilbake på plass sammen med et tidsriktig eksosanlegg.

Motorsykler fra den siste delen av 20-tallet er spennende da det på denne tiden skjedde rask utvikling innen konstruksjon, motorytelse og kjørekomfort. Atlanta nr. 59 ble derfor i sin samtid raskt teknisk og utseendemessig utdatert, noe som nok er en medvirkende årsak til at den ble modifisert på 30- og 40-tallet. En annen årsak til datidens tilpassinger er selvfølgelig tekniske sammenbrudd og mangel på reservedeler.

## HISTORIKK

Avdøde Oddstein Steffensen begynte på slutten av 70-tallet å interessere seg for Atlanta motorsykler. Han brukte mye tid på å spore opp historie og kunnskap om den norske motorsykkelprodusenten.

Hans grundige notater, korrespondanse og kontakt med folk som hadde kunnskap, er i dag et godt kildemateriale



Slik så sykkelen ut ved oppstart av prosjektet. Dette var utgangspunktet for tilbakeføringen som er gjort over to vintre i en garasje i Vestfold. (Foto: Hans Torvald Haugo)

for denne delen av norsk motorsykkelhistorie.

Steffensen fant Atlanta nr. 59 på en låve i Hardanger i 1979. Han skriver blant annet: *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.*

Han vurderte sykkelen som rimelig komplett, men med noen uoriginale deler og modifikasjoner.

Av viktige endringer han bemerket seg var Ariel bensintank, endret girkasse og girkassefeste, fotbrettene var erstattet med fothvilere samt at de originale vulstfelgene var erstattet med mer moderne felger. Rammen på motorsykkelen var ombygd som en del av den moderniseringen sykkelen hadde vært gjennom. Steffensen vurderte ellers motorsykkelen var rimelig original og i orden.

Selv om Atlanta'en hadde levd et hardt liv, ble det vurdert at sykkelen kunne settes tilbake i original og kjørbar stand.

Steffensen brukte mye tid på å lete opp deler og kjøpe inn dette. Han fant en Atlanta til, som han byttet til seg fra Sverre Gerber. Fra denne fikk han støpt opp kopi av fotbrettene som manglet. Motorsykkelen ble delvis demontert, men omfattende restaureringsarbeider ble ikke satt i gang.

Det at sykkelen ikke ble totalt demontert og sandblåst (som var veldig vanlig på 80-tallet) har gjort det er mulig å sette sykkelen i stand på den måten som den er nå. En total restaurering med ny lakk og nikkel, fjerner de fleste historiske spor fra sykkelens levetid.

Oddstein Steffensen gikk bort og den selvutnevnte skrotnissen Kjetil Fuhr ble eier i 2006. Han kjøpte begge de to Atlanta-motorsyklene inklusive reservedeler som Steffensen hadde funnet og samlet sammen i over 25 år. Fuhr solgte begge syklene til Norsk vegmuseum i 2021.

**OM PROSESSEN**

Norsk vegmuseum engasjerte undertegnede til å sette sykkelen i stand. Før oppstart av prosjektet ble alle tilgjengelige deler gjennomgått, og det ble diskutert hvordan museet ønsket prosjektet gjennomført. Det ble lagt en klar føring om å ikke blande deler mellom de to Atlanta motorsyklene museet eier. Det betyr at

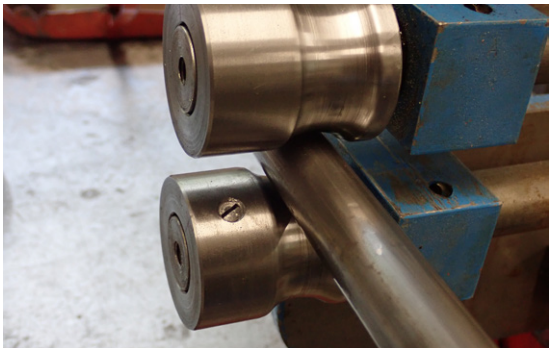
deler som manglet på nr. 59 ikke er hentet fra den andre sykkelen, men at disse delene enten er skaffet annet sted eller nylaget med originale deler som mal.

Selv om jeg har arbeidet med gamle motorsykler fra ung alder, var dette et prosjekt som skiller seg kraftig ut fra hva jeg tidligere har gjort. Min erfaring er restaurering, men nå snakker vi mer bevaring. Hele motorsykkelen ble demontert og alle sykkelens komponenter er rengjort, teknisk vurdert, så reparert eller erstattet.

Der man i en ordinær restaureringsprosess ville laget nye deler, er delene på Atlanta nr. 59 i mye større grad reparert og beholdt. Det betyr for eksempel at hvis en bolt eller mutter en gang i tiden er byttet ut, og et skjermfeste har ulike dimensjoner på mutteren på høyre og venstre side av sykkelen – så regnes dette som en del av motorsykkelens iboende historie, og dette er beholdt. I en standard restaurering ville en laget to nye identiske muttere til begge sider. Deler som kanskje enklere kunne vært laget nye, men der det fantes rester av «det gamle», så er delene reparert i stedet for å byttes ut. Å gjøre en jobb på denne måten er omfattende og tar mer tid enn å renske alt ned, sandblåse, og så bygge opp igjen.

Arbeidet underveis er dokumentert, slik at en i ettertid kan gå inn og se hva som er opprinnelige deler, hva som er reparert og hva som er nyprodusert. Nyproduserte deler og reparasjoner er så tilpasset utseendemessig slik at de glir på en god måte inn i helheten.

Ser man på Atlanta-en i dag, fremstår den slik den ville gjort på 30-tallet den gang den var i jevnlig bruk. De originale vulst-felgene ble av svært mange

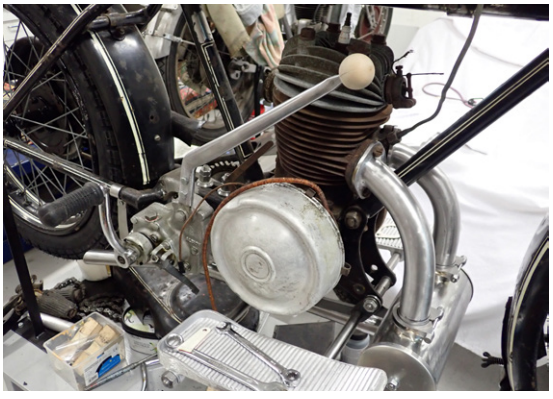


Ovale rør i riktig dimensjon måtte til for å lage ny bakstøtte. Det ble laget rulleverktøy for å endre formen på ordinære runde rør. Etter å ha svevet disse frem og tilbake mange av ganger, ble formen korrekt.



En jigg ble laget med den originale støtten som basis. Da kunne delene til den nye støtten loddes sammen her, og få de korrekte målene.

Motor og girkasse på plass. Det nye eksosanlegget, fotbrett og girspak er laget så korrekt som mulig. Det ligger mye tid bak tilbakeføring som dette.






Kjetil Fuhr har i mange år tatt vare på denne viktige delen av norsk MC-historie. Han var en av de første utenom prosjektet som fikk se det ferdige resultatet utenfor museet der sykkelen nå hører hjemme. (Foto: Hans Torvald Haugo)

byttet ut tidlig på 30-tallet av to grunner: Vulst-dekk var vanskelig å få tak i samt at ved punktering er man svært utsatt for at dekkene hopper av felgen og ulykker kan oppstå. Derfor er dette en modifikasjon mange motorsykler hadde den gang de ble brukt regelmessig, og fremdeles har i dag som entusiastkjøretøy.

Fotbrettene, bakstøtten, eksosanlegg og deler av kjedekassen manglet. Dette er rekonstruert og laget nytt.

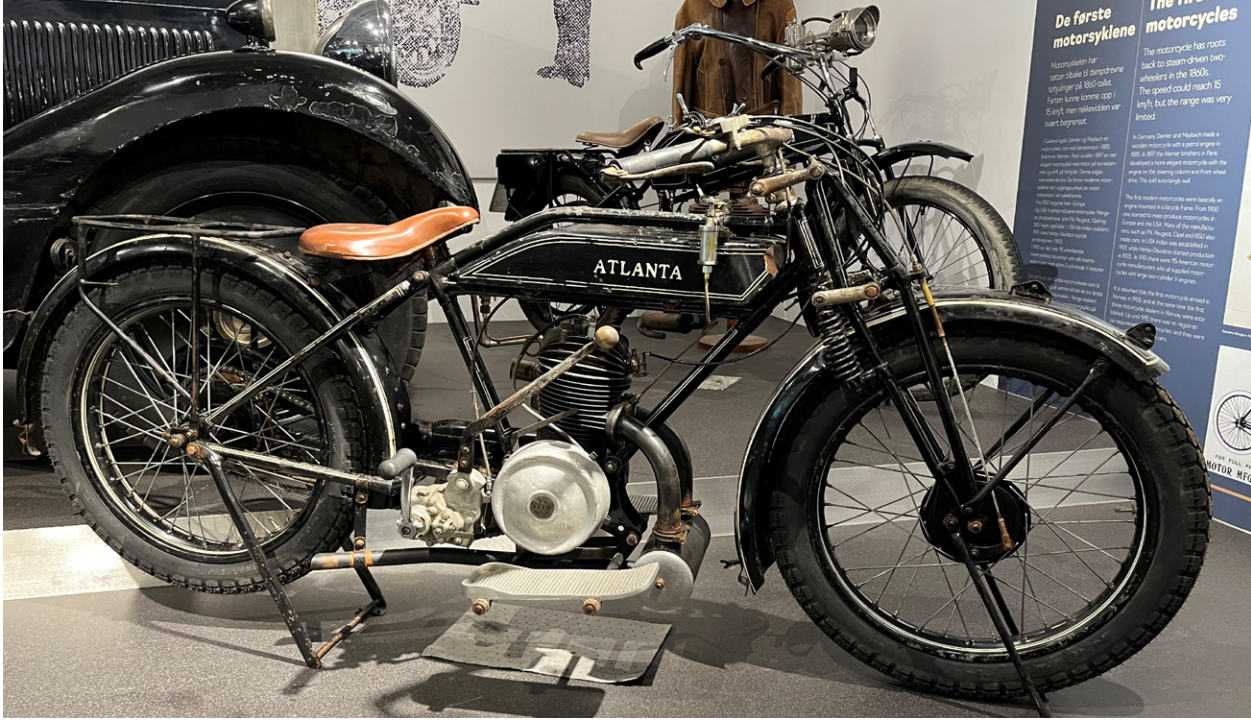
**NYE DELER**

Steffensen fikk i sin tid støpt opp kopi av fotbrettene. Festene til fotbrettene kunne kopieres fra museets andre Atlanta. Det er laget en nøyaktig kopi på stag, rør, fester og gjenger – og de nystøpte fotbrettene er tilpasset dette. Alt er så lakkert og patinert for å passe til helheten.

Den bakre støtten er viktig å ha korrekt, ikke bare for utseende, men også for funksjon. Det var laget en annen bakstøtte en gang i tiden. Denne fungerte men hadde noen ulemper: Utseendemessig var den nærmest en katastrofe, den var tung å bruke og løftet sykkelen for høyt. Bruk av denne støtten hadde ødelagt deler av sykkelens bakramme. For å kunne kopiere den originale støtten som satt på den andre museumssykkelen, måtte det blant annet produseres ovale rør, noe som var en stor utfordring i småskala. Det ble laget en kopi av støtten som både funksjonelt og utseendemessig er lik den som stod på sykkelen fra ny.

Kjedekassen er en gang i tiden modifisert og bygget om. Deler av den korrekte kjedekassen var der, men den fremre delen manglet. Tanken var å bruke den fremre delen av kjedekassen som en gang var bygget til sykkelen, da den også passet sammen med den bakre delen. Når korrekt girkasse ble montert, viste det seg at dette ble vanskelig, da posisjonen på clutchen ble en helt annen. Det finnes ingen bilder eller illustrasjoner av hvordan kjedekassen skal se ut, men det er ulike tidstypiske illustrasjoner og bilder av andre motorsykler på nett fra SUN-fabrikken. På motorsykkelen var det festepunkter som gav utgangspunkt for stag, samt at det hele måtte tilpasses den bakre delen av kjedekassen og funksjon. Kjedekassen skal for eksempel kunne justeres fremover og bakover for å stramme kjedene korrekt.

Ingen originale deler er modifisert eller ødelagt for å få dagens kjedekasse på plass, så det vil alltid være mulig å tilbakeføre på annen måte hvis det blir aktuelt.




Endelig på plass i utstilling! Sammen med andre viktige deler av norsk samferdselshistorie vil Atlanta nr. 59 i årene fremover skape forståelse for hvordan Norge ble satt på hjul. (Foto: Hans Torvald Haugo)

## ET TIDSDOKUMENT

Slik Atlanta Nr. 59 fremstår i dag, ville den sett ut på 30-tallet når den var i daglig bruk. Så ble den umoderne, girkassen gikk i stykker og eierne ønsket å bygge den mer tidsriktig og moderne. Disse siste modifiseringene er tilbakeført.

Hadde sykkelen vært komplett slik den var når den ble funnet i Hardanger, ville det vært et godt utgangspunkt for bevaring. Nå var prosessen til en original restaurering igangsatt, og valget om å tilbakeføre til bruksstand – ikke slik den var når den ble solgt som ny – gir mulighet for å vise en sykkel slik den var når den var i daglig bruk.

Samtidig gir den et godt innblikk i norsk motorsykkelproduksjon. I veteranmotorsykkelmiljøet har ikke Atlanta vært godt kjent, men det er å håpe på at Norsk vegmuseum ved å ta vare på og synliggjøre denne delen av vår samferdselshistorie, kan endre dette.

**Kilder:**
Atlanta Motorfabrikk – MotorWiki:
https://mtdb.no/index.php/Atlanta_Motorfabrikk
Norsk Motorblad Nr. 14 1926
Norsk Motorblad Nr. 11 1927
Norsk Motorblad Nr. 11 1928
Artikkeltekst skrevet til Sidevogna av Oddstein Steffensen
Notater skrevet av Oddstein Steffensen

**Personer** som har bidratt med kunnskap og hjelp underveis i arbeidet med Atlanta nr. 59:
Trond Båsen – teknisk og håndverksmessig
Sten Erik Tverråen – teknisk og håndverksmessig
Bjørn Erik Spitsberg – ville råd og ufornuftige løsninger
Evald Henneberg – motor, teknisk
Juris Ramba – motor, stempel
Klaus Wahl – motor, stempel
Tor Kolbjørn Livgård – motor, tenning
Roar Gilbu – motor, forgasser
Odd Erik Fredriksen – motor, boring
Arne Bjørn Hoel – historikk
Kjetil Fuhr – historikk
Steinar Brekke – historikk
Bjørn Andre Johannesen – historikk
Roald Halder – teknisk, utseende
Arnfinn Sundin – teknisk, tannhjul
Ian Hatton – utseende SUN
Mass Haugen – kontaktperson Norsk vegmuseum
Ola-Per Lotten – kontaktperson Norsk vegmuseum