



Illustrasjon fra original brosjyre. Atlanta 342 ccm var en stilren sykkel for sin tid, men ville raskt bli delvis teknologisk utdatert og stilmessig håpløs.



– yndet custom objekt

Mot slutten av 20-tallet skjedde det store konstruksjonsmessige endringer i motorsykelverden. Motorkraft og topphastighet økte - noe som krevde kraftigere bremses, bedre kontroll på framhjulet og stivere rammekonstruksjon. Tiden for smekre flat-tankere med utdatert vedlikeholdning var over.

HVER MANN – SIN STIL: CUSTOMISERING

I dag er bygging av custom motorsyklar populært. Å bygge om og tilpasse tohjulinger er ikke nytt.

Alle som har skrudd på ombyggingssprosjekter vet at oppfinnsomheten kan være stor, den tekniske

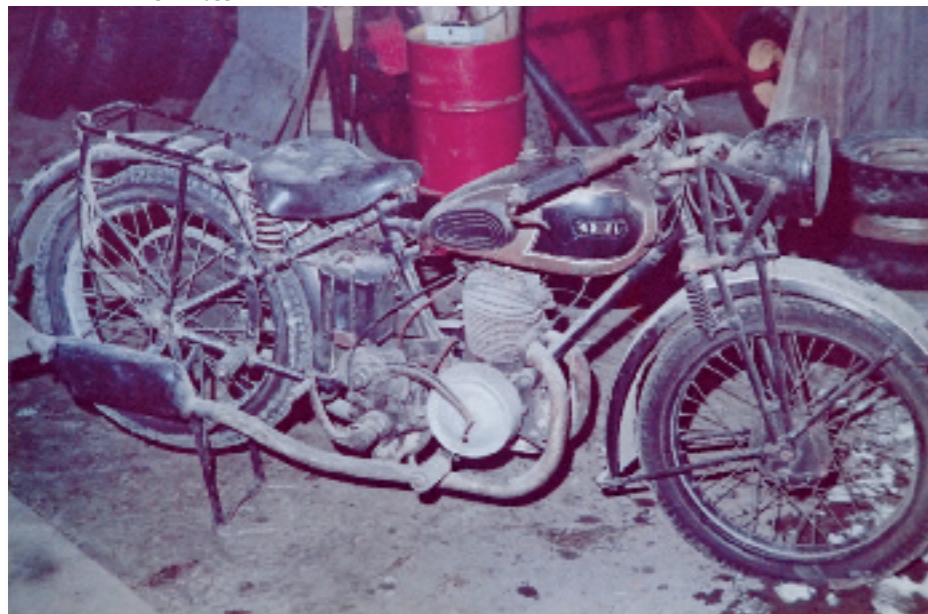
kunnskapen variere og «smaken er som baken».

Skille mellom reparasjon og customisering kan være glidende. Mange av reparasjonene på 20- og 30-tallet bærer preg av dårlig tilgang på deler for en god reparasjon. Oppfinnsomheten var desto større! Men, det er et faktum at mange timer er brukt på gamle motorsyklar for å få dem slik en selv ønsker, også den gang disse gamle syklene var bruksgjenstander.

UTDATERT ALLEREDE SOM NY

Atlanta ble produsert mot siste delen av 20-tallet. Konstruksjonen var lett og enkel, men ikke tilpasset den kommende moten der sal-tanker dominerte (mer kuleformet tank som går over rammerøret). Atlanta motorsyklar ble sammen med andre flat-tankere (mer kantet tank som ofte lå mellom to øvre rammerør) kraftig utdatert i løpet av noen få år. Syklene produsert etter gammel mal var nærmest utdatert allerede som nye når de ble solgt i 1927 og 1928. Slutten av 20-tallet var siste æraen for flat-tankere.

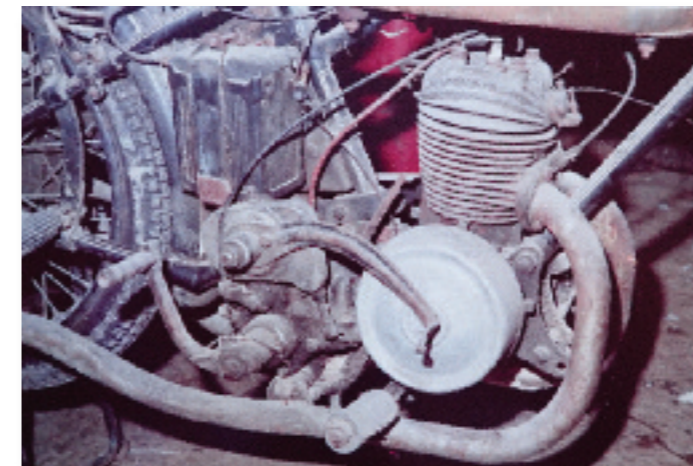
Atlanta nr. 59 slik den var den gang den ble funnet i 1979. Oddstein Steffensen beskriver sykkelen som solid – men kraftig ombygget.



Selv om sykkelen er ganske kraftig modifisert, har den beholdt de gode linjene. Den ser ikke håpløs ut, slik noen andre ombygde sykler jeg har sett, har vært.



Høyre side viser flere av de modifikasjonene som er utført: Annet eksosanlegg, annen girkasse med fotgirring i stedet for håndgir, batteri og annet elektrisk anlegg.



Utover på 30- og 40-tallet var det ikke uvanlig å tilpasse motorsyklene fra 20-tallet til den nye stilen. Disse endringene ble ofte drevet av nødvendige tekniske tilpasninger som behov for å bytte motor, girkasse eller hjul, men kunne bli fulgt opp med andre tekniske løsninger, ny lakk eller konstruksjoner tilpasset bruk som verktøykasse, feste til plog, vogn eller liknende.

STORE ENDRINGER – GODT HÅNDVERK

Atlanta'en med rammenummer 59 ble funnet på en låve i Hardanger av Oddstein Steffensen i 1979. Oddstein har selv beskrevet sykkelen som solid – men kraftig ombygget. Hans antagelser er at det er en lokal landbruksmekaniker eller smed som har gjort jobben da ombyggingen er

Styret og bensintanken. Ariel-tanken har et hull i midten som er utnyttet til en kraftig modifisert oljepumpe, som opprinnelig stod på siden av flat-tanken.



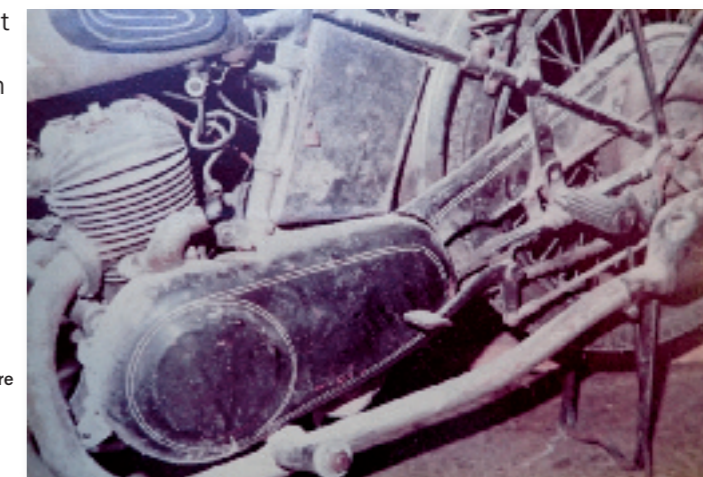
Bakhjulets høyre side med to viktige modifikasjoner: Tidsriktig eksosanlegg for å kunne «dra damer», og plass til å sette beina hvis damene skulle kjøres hjem.



håndverksmessige godt utført.

Bildene fra når sykkelen ble funnet viser at prosessen ikke bare har vært teknisk drevet, men også i høy grad bestått i ulike oppgraderinger utseendemessig slik at sykkelen ikke skulle oppfattes som noe «gammelt ræl» når den ble brukt til og fra den lokale bygdefesten. Dette var sikkert viktig for eieren som ikke bare ønsket å kjøre kameratene hjem fra festen.

Hadde sykkelen vært komplett i den stand den var i 1979 burde sykkelen vært tatt vare på som et tidsdokument. Men flere av delene har blitt borte underveis. →



Her er sykkelen fra venstre side. Modifisert kjedekasse, lokalt produsert verktøykasse og fotbrett fjernet til fordel for mer moderne fotpinner.

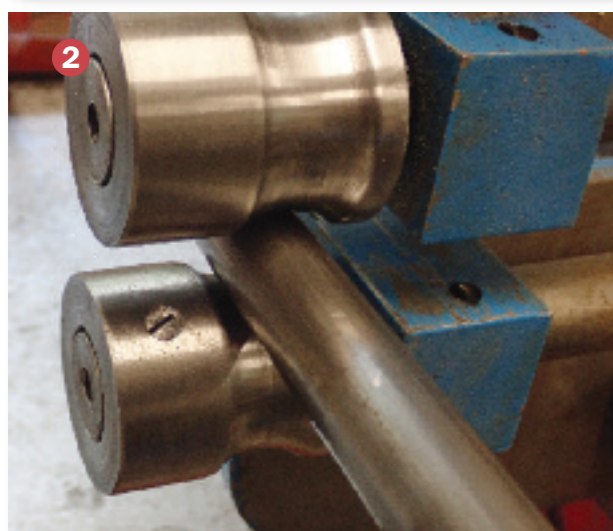


Utdrag av original salgbrosjyre. Atlanta solgte ulike modeller, fra 150 ccm totakt til 500 ccm firetakt. De brukte motorer fra Villiers og JAP.

- Øvre rammerør er endret slik at en sal-tank fra en Ariel kunne brukes
- Endret fra pinne-gass til vribart gasshåndtak
- Lokalprodusert bak-støtte er montert
- Setet er flyttet bakover og senket, samt byttet fra gammeldags skinn-sete til mer moderne sete i gummi
- Nyere girkasse er montert, konvertering fra hånd-gir til fot-gir
- Solid ombygging av selve festet til girkassen
- Endret fra 26-tommers vulst-dekk til 19-tommers randtrå dekk (bytte av felg og dekk)
- Forsterking av bagasjebrett
- Ny fremre kjedekasse
- Fothvilere i stedet for originale fotbrett

Derfor er det tatt en avgjørelse om tilbakeføring til opprinnelig utseende, men bevaring av visse historiske elementer som for eksempel lakk og

hjul for å ta vare på noe av historikken til akkurat denne sykkelen. [Her er en liste over gjennomførte modifikasjoner:](#)



GARASJETIPS:

Den bakre støtten som stod på sykkelen var ikke funksjonell og det ble bestemt at det skulle lages en kopi av den som er på Atlanta 5/283. En utfordring var at rørene i støtten er ovale, noe som gir bedre styrke. Det finnes ulike måter å lage ovale rør, her er en av dem.

Bilde 1
Profilen på den originale støtten måles ut. Det var litt frem og tilbake for å finne egnede rør både i forhold til dimensjon og egen-skaper. Det ble et sømløst rør i tomme-dimensjoner.

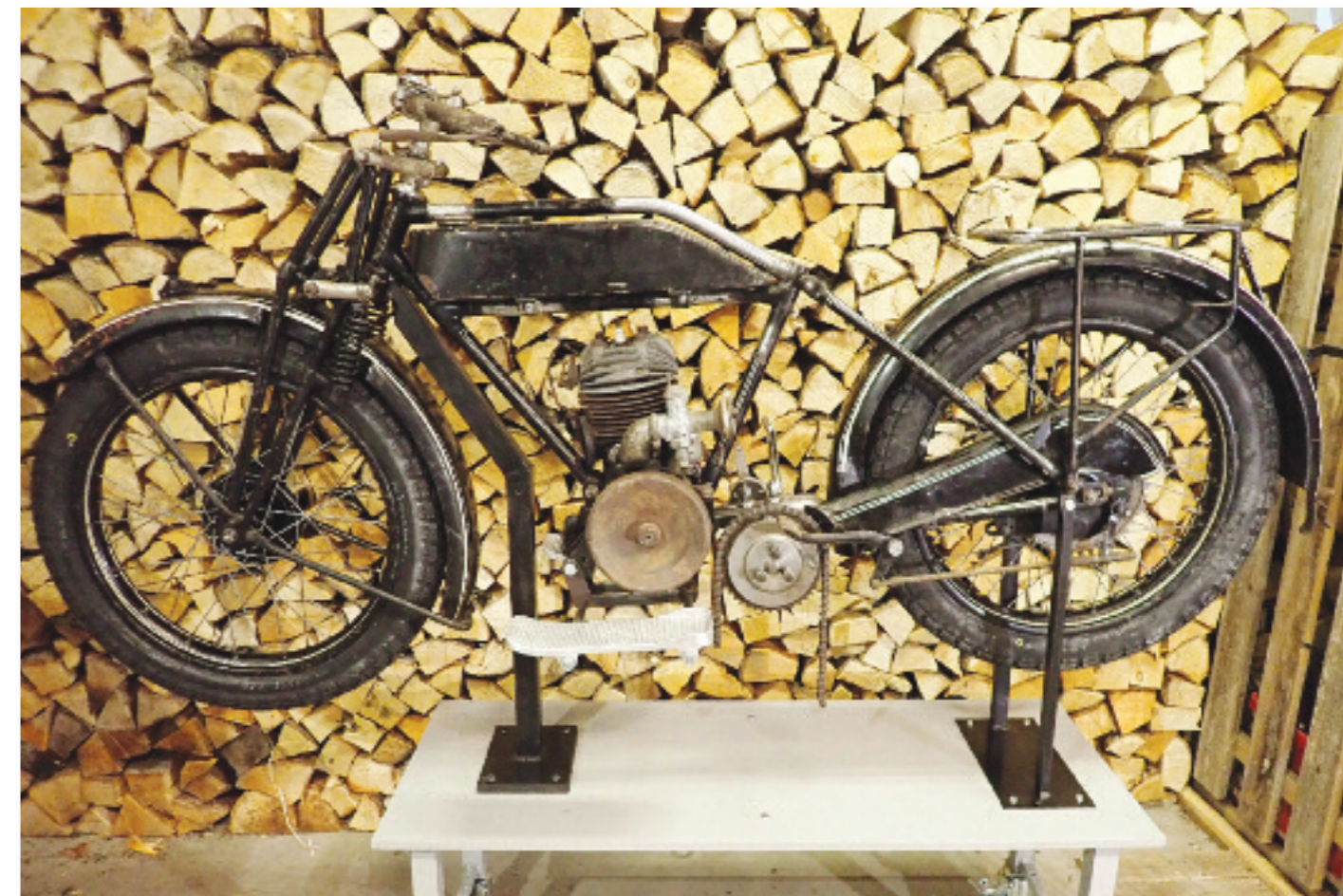
Bilde 2
Verktøyet jeg kunne bruke var en sikke-maskin som tradisjonelt brukes for å prege plater. Denne fikk noe ekstra forsterkning og to egnede ruller ble laget.

Bilde 3
Etter mange runder frem og tilbake mellom valsene var formen på de nye rørene korrekte.

Bilde 4
Det ble laget en egen jigg for å kunne kopiere de viktige målene fra den originale støtten over til den nyproduserte. Dette for å sikre best mulig at ny støtte har tilsvarende funksjon som den originale.

Bilde 5
Det var mye arbeid med de ulike delene på støtten, men dette var relativt enkelt når de ovale rørene var på plass. Her kan ny og gammel sammenliknes mot hverandre.

Slik ser Atlanta nr. 59 ut nå: Prøvemontering for beste tilpassing av ytterligere deler. Det skal lages eksos og gjøres diverse småting samt at motoren skal gjennomgås.



- Sykkelen skal ha det som ofte kalles tønne-eksos, men ble ombygget til to eksosrør med hver sin fiskehale
- Ny verktøykasse
- Forgaffelvinkel ble endret ved å snu om på de ulike delene i forgaffelen
- Annen type frontlykt og el-system (inkludert batteri)

GOD PROGRESJON I PROSJEKTET ATLANTA NR. 59

Oddstein Steffensen hadde gode kontakter og fant en korrekt bensintank til sykkelen i England. Han skaffet også en NOS Albion girkasse som også har funnet sin plass. Albion-kassen mangler selve gir-spaken. Har noen har en slik til overs, eller har en som kan lånes for kopiering, ville det hjulpet godt.

Bensintanken har også en oljetank, som skal ha en tidstypisk Best & Lloyd oljepumpe. Dette mangler også – så har du en slik til overs med god patina, så er det svært interessant. De jeg har funnet til nå har tre skruer for å

feste, men bensintanken har fire. Finnes disse i ulike utgaver?

Jeg har lett mange plasser for å finne et bilde av sykkelen venstre side (siden med kjedekassen) for å se hvordan den opprinnelig så ut. Er det noen der ute som har dette – enten av en Atlanta eller en Sun-motorsykel, ville det være topp og du kan ta kontakt!

Hele sykkelen har vært demontert. Den er pusset, sveiset, rettet, banket og rengjort. Ny støtte er laget som kopi og sykkelen skal prøvemonteres før demontering igjen for motoroverhaling. Eksosanlegg må også lages og tilpasses. Det begynner å likne en motorsykel igjen!

Atlanta nr. 59 er godt brukt, men samtidig tatt godt vare på. Det er for eksempel gode gjenger på de fleste bolter, reparasjoner er godt utført og en kan se at sykkelen har fått jevnlig vedlikehold. Et eksempel er lagerbanene i bakhjulet som ofte er banket i stykker og totalt ødelagt på grunn av manglende smøring. Ved demontering

er disse blanke og fine, kulene har holdt seg godt og det er godt med fett. Nesten så en skulle tro at nettopp lagrene i bakhjulet er byttet en gang underveis. Det har vært en mekaniker som har skrudd på sykkelen, ikke en bonde med spett som arbeidsverktøy.

FLERE OMBYGDE ATLANTA

Av fire kjente Atlanta i Norge, er minst tre av dem til dels kraftig modifisert og ombygget. Slik sett kan en si at Atlanta var et yndet custom-objekt. Samtidig kan det være at nettopp denne iveren og gleden tidligere eiere har hatt til å holde syklene sine tidsriktige og funksjonelle, har gjort at de er tatt vare på og eksisterer i dag.

Så customisering kan også bidra til bevaring!

CUSTOM
selvvalgt, tilpasset, skreddersydd (kan også omskrives med «din egen» e.l.) egendefinert, brukerdefinert
Kilde: i18n.skolelinux.no