

SideVogna

NORSK VETERAN MOTORSYKKEKLUB

NR. 6 - 2011

Atlanta

Sport 1927 modell

Atlanta på tur 2011

NVMC som motorsykkeleier

Klassisk japansk
Motorsykkelklubb

Novemberløpet 2011

Etthjulstilhenger,
en god bagasjeløsning

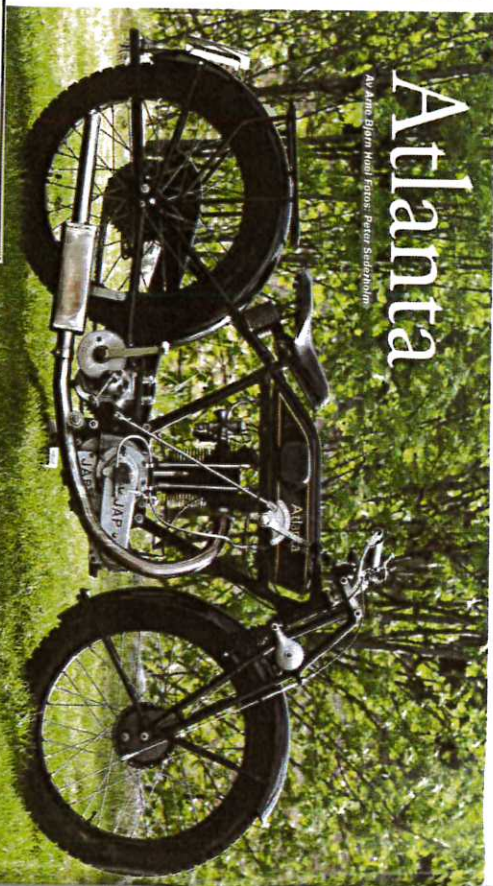
Trondhjemsridtet 1920

Glimrende forhold, høy fart og null prikker til 5 vinnerne

Småplukk om sidevogner

Atlanta

Av Arne Eilund Høivik, Fretex Studio/Arne



Atlanta Motorfabrik

Skippergaten 14 - Christiania.

Fabrikker en stor mængde av motortilbehør, er i sine specialiteter altid velforsynet for engelske løberig, tilfører enhver art av mekanisk arbeid, indbært arbeid.

Annonse fra ca.1920.

Atlanta Motorfabrik lå i Skipperg. 14 i Kristiania, og bilmotorer var deres hovedprodukt fra ca 1910. Bak firmat nav Holmboe og Bendisen, men det var ingeniør Carl Bendisen som var den ledende bak forsket på å utvikle norske motorcykler.

Atlanta motorfabrik lagde tre forskjellige bilmotorer, "Nepturn", "Pan" og "Adlanta", og helt til 1940-50-tallet drev de produksjon av disse bilmotorer. Fabrikken het Atlanta og da det av produktene også het Atlanta var det naturlig å velge navnet Atlanta på motorcyklene de skulle produsere. Bendisen hadde sønnerne John (Johannes) og Svend, og firmat fikk etter hvert navnet "Ingeniør Carl Bendisen og Sønner" som en tilleggsbetegnelse til



Amal forgjenger og åpne ventiler. Der var uventlig med topp-ventilerte sykler.

Det var ikke påbudt med lys på motorcykel for langt etter at denne ble produsert.



Atlanta motorfabrik lagde tre forskjellige bilmotorer, "Nepturn", "Pan" og "Adlanta", og helt til 1940-50-tallet drev de produksjon av disse bilmotorer. Fabrikken het Atlanta og da det av produktene også het Atlanta var det naturlig å velge navnet Atlanta på motorcyklene de skulle produsere. Bendisen hadde sønnerne John (Johannes) og Svend, og firmat fikk etter hvert navnet "Ingeniør Carl Bendisen og Sønner" som en tilleggsbetegnelse til

fabrikkenavnet Atlanta Motorfabrik. En ny adresse dukket også opp, og det er trolig i Bredtveit i Oslo at motorcyklene skulle produseres, mens Skippergaten 14 fortsatt ble adressen for produksjon og salg av bilmotorer og motorer. Carl Bendisen var opprinnelig dansk, og Bendisen ble ofte skrevet "Benzert" i redaksjonell omtale. Motorfabrikken Atlanta hadde i tillegg til bilmotorer tidligere også produsert en stor omhuuss som ble benyttet på strekningen Elverum-Trysil. I tillegg hadde de produsert vinherber(?) Deres ma ha vært billet med belter eller ski isesedanfor tradisjonelle hjul.

Carl Bendisen var tydeligvis en profesjonell ingeniør med sterk teknisk interesse. I 1926 presenterte han en prototype på en motorcykel med en

Denne store prototypen ble dessverre forkastet i 1926.



Ovenstående motorcykel er den første her i Norge fabrikerte motorcykel. Den kan leveres etter ordre for det publikum som måtte ønske denne type, men den vil ikke i pris bli så billig som de andre typer som nyder godt av vår inntrreden i det engelske koncern, der omtales på de neste sider.

Motoren til denne motorcykel er en 4 taks motor med Bosch magnet. Flere foretrekker emu 4 taks motoren, men dette kommer utelukkende av at de ikke emu har erfart hvor langt 2 taks motoren er utviklet i de senere år. Vi som kjemper dette og har erfart hvor overlegen 2 taks motoren kan være 4 taks motoren, tør ikke basere vår hovedaktasjon på dette system av motor. 2 taks motoren er solidere, holdbarere, gir langt mindre kluss og er billigere på alle måter.

der gjorde også Norsk Motorbuds utserde som også fikk prøve sykkelken. La oss ha det i den nye fabrikk vi sara regningerne til ma innlede en ny era for norsk foretogsomhet. Vi har altså folk der både kan og vil!

Prototypen hadde "PRØVE" i registreringsnummeret som ble C-7900. Det er vist hvor høy den fikk dette C-nummeret med så mange siffer.

Prototypen ble omtalt som "den første her i Norge fabrikerte motorcykel", og Atlanta Motorfabrik ble nærmest presentert som å ha gått inn i et stort engelsk konsortium. Det var den engelske Villiers-fabrikken som var partneren, og garantien for kvaliteten lå i at de produserte 30.000 motorer i året. Navnet på motoren ble delegert endret til Atlanta-Villiers og prototypen betegnet som "den norske Atlanta-Motorcycle".

Det ble trolig ikke produsert flere enn denne ene prototypen med 4-taks motor i 1926. Carl hadde nemlig en flis idé om at en motorcykel skulle være billig, liten og lett.

leveranser i 1927.



Bendisen var selv klar på at han gjorde det rette, og uttalte at han ville leve til kundene der det var best tjent med, og som de ville anskaffe seg når de ville være økonomiske. Den billigste sykkelken skulle bare koste kr. 950.-. De norske motorjournalistene syntes det var veldig synd at han ikke ville satse på prototypen med 4-takter, og de mente at med de sterke tilbakemeldingene fra engelskermennene burde han ha fortsatt med å videreutvikle den store prototypen.

Carl Bendisen var slett i roen på 2-takteren, og presenterte for 1927 sesongen to nye Atlanta motorcykler i en helt ny ramme-konstruksjon. Begge sykklene var typiske her-eller-mellomlekks-motorcykler på henholdsvis 172 ccm og 342 ccm. Den minste var på 3-6 hk og veide bare 73 kg, mens den andre hadde 4-8 hk og veide 86 kg. Utrolig nok hevdet Bendisen at denne største modellen var beregnet(?) for sidevognmontering.



Den største motoren på 342 ccm skulle være sterk nok til å dra en Atlanta med sidevogn.

Således arbeider en Atlanta-Villiers 2 taks motor. Kun 3 bevegende dele.

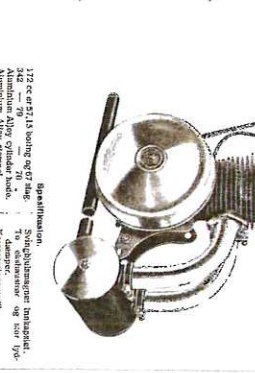
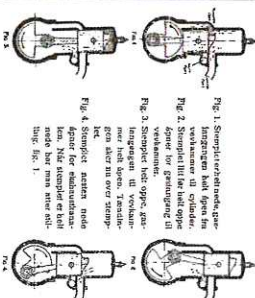


Fig. 1. Svingepinn er et enkelt, gjenbrukt del som gir en god greip for justering til svingepinnen.

Fig. 2. Svingepinn er et enkelt, gjenbrukt del som gir en god greip for justering til svingepinnen.

Fig. 3. Svingepinn er et enkelt, gjenbrukt del som gir en god greip for justering til svingepinnen.

Fig. 4. Svingepinn er et enkelt, gjenbrukt del som gir en god greip for justering til svingepinnen.



NWAC sin Atlanta Sport, 1922

1926 modellene hadde Atlantas Villiers motorer på 172 eller 342 ccn.

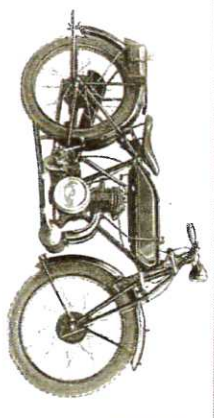
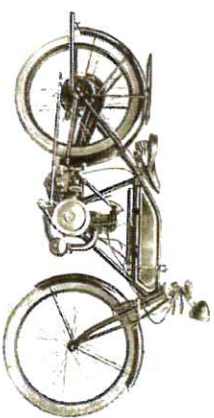
Markedet for motorsykler i Norge var nok ikke moden for disse letvekterne. På hele 1920-tallet domminerte de store amerikanske motorsyklene det norske markedet med 1000-1200 kubiks motorer eller enda større 4-sylindret motorer. Carl Bendtsen ønsket så inderlig å lage "hverdagens motorsykel", men han glemte muligens at vi har bakker og berg i Norge! Der ble trolig bare produsert manglende suksess med to-aktamotorer.

Denne hadde en toports JAP-motor på 500 ccn og Summey-Archer gift-kasse. Selv denne ville ikke publikum ha, og allerede i 1929 var det slutt for Atlanta. Syklene med JAP-motorer ble for dyre å produsere (les: montere) i Norge. Der ble trolig bare produsert 21 sykler på disse 4 årene. Den største

feilen Bendtsen gjorde var å forsøke å snu utviklingen fra store til små motorsykler. Både Irifan og Harley Davidson hadde prøvd å egge sykler med ensylindret motorer på 350 kubikk, og heller ikke disse produktene klarte å snu utviklingen til mindre sykler på slutten av 1920-tallet. Carl Bendtsen var fornt for sin tid, og i august i 1929 skrev Norsk Motorblad: "Bendtsen var pioneren med sin Atlanta motorsykel, men hittil har nyten og brukbarheten av det lette motorsykelet ikke gått opp for det norske publikum."

Handen, temningmognet foran motoren som motorsykelens

typiske løsninger.



Sadet Pan Seat.

Pohbule, bordplate med gummi-løper. Bakkstativ, solid modell. Vektforveksler med godt verkst. Løper og hjul med holdere. Stryker brede 25 tom. Vekten ca. 82 kg. Hørm med gummihall. Kløres opptil 8 h., kaldes 3/8 h.

Cylinderroten er 342 cc. Motor Atlanta-Villiers dobbel-porret med styringslammegret. Gear Albon, 3 gear-clutch-hjulk-starter. Drevet's patent. Tank, gresserstat med ram for olje. Ramme, fineste engelsk fittings, solid, smukt modell, sortlakt. Stryker, bred, delker godt. For- og handbremse i halvball-hjull. 28 X 3. Special Dunlop Cord.

Pohbule, bordplate med gummi-løper. Bakkstativ, solid utten. Vektforveksler med godt verkst. Løper og hjul med holdere. Stryker brede 25 tom. Vekten ca. 70 kg. Hørm med gummihall. Kløres opptil 8 h., kaldes 4/8 h.

Denne modell er særdeles å anbefale til den som ønsker en slige motorsykel. Der kan antones et bakkstet, men til side-vognstadi er den ikke beregnet.

Denne modell er for enhver bruk og for sidevogn om så ønskes.

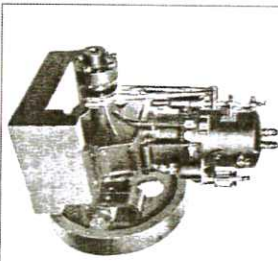
Atlanta har laga Petrolmotorer, så langt har eg ikke funne ut om dei har laga gjeldemotorer. Forveggen var montert på sykkelstadi i sylindren og med luftventilen på vevstadiet kunne ein regulere lårmengd.

Her er beskriving på Atlanta sin Petrolmotorer, start: Denne var i seg selv oppmodn ved sin konstruksjonsmetode. Den ene av disse er en forveksler og sylindren reduserer av stemplet, dets nedre seiling og samtidige med forkubling. Den andre konstruksjonen er en kompressor, som er utstyrt med en forveksler og sylindring. Det er også en forveksler og sylindring med ventilløst som resten av cylinderen. Dette oppsettet er ikke sånn at det berører en mer eller mindre sterk fegning, og ved å sette en besatt hule, og motoren starter derfor med besatt som tilgang i en liten, opp vevstadi at petrolmotorerpressen kom silens, på, sått slutt.

Megret inntrengt, men dette må vere gamle gjer, snakter vel 1910-tallet? Ser ikke noe mellom denne og det andre ATLANTA motorer, men og utlister. Her sin konstruksjon om ATLANTA var litt trolig på avvekselen med å komme med gjeldemotorer, da det var mangen om betent, som skulle hege sammotorer til m. a. lyrbakstadien.



Bildet er tatt på en liken vei for å vise hvordan den kunne ferdes.



Model 122 og 124 motorer på 410 og 510 cc. Motorer på 410 og 510 cc. Motorer på 410 og 510 cc. Motorer på 410 og 510 cc.

ATLANTA

Motorcykel

Atlanta Motorfabrik Oslo



Carl Bendtsen var en flitt ingeniør- og markedsføringsmann. På venstre side sett fra forenden Clutch og markedsføringsmann. Venstrefor, pinner, Ross og Chokeppeld. På tomken: Girspekk.

Uvilsomt vil vi dog, før eller senere følge i de andre europeiske nasjoners kjølvann". Atlanta motorsyklene prøvde også å hevde seg i norsk motorsport, men tross mange likevelige forsøk lyktes ikke sønnerne Jøhs og Svend å hevde seg helt i toppen.

I 1928 kjørte Jøhs på Bjerte-Traverbane i klasse B med en 342 ccn Atlanta, og i august samme år kjørte Bjørne Holmen (Drarman) på Bislet i gruppe B, 350-klasse for sportsmennskitter. Andre som kjørte Atlanta var Hans Heiberg, Oskar Engen kjørte Atlanta i det første TT-løpet som ble arrangert i Norge i 1933. Ingen av Atlanta-rytterne hadde særlig suksess.

Vi kan godt si at Atlanta var en norsk motorsykel, men sannheten er vel heller at det var norskasje i Norge av deler fra en rekke engelske underleverandører. Bandle sen var sterk i troen, men det ble ingen stor fabrikk og ingen stor produksjon slik han trodde det han i 1926 glødet for "den norske Atlanta-Motorsykel".

Slik kunne en stikk fører sett ut på 20-tallet.

Denne modell er særdeles å anbefale til den som ønsker en slige motorsykel. Der kan antones et bakkstet, men til side-vognstadi er den ikke beregnet.

