

Svend Aage Engstrøm er død 100 år gammel

AF JENS JESSEN

Racerfører, forhenværende Nimbus- og VW forhandler Svend Aage Engstrøm, København døde den 3. oktober 2009 godt 100 år gammel. Han blev født i Herlev den 3. marts 1909, og Svend Aage Engstrøm begyndte som helt ung at køre dirtrack - det som i dag kaldes speedway. Dengang kørte man tit løb to-tre gange ugentligt, og Svend Aage Engstrøm vandt masser af danmarksmesterskaber, blev nordisk mester fire gange og vinder af Den gyldne Hjelms for blot at nævne nogle få af hans triumfer. Men han var en beskedent mand, som aldrig pralede med, alt det han havde opnået på banerne. Lige efter krigen tilbød Nimbus fabrikken Svend Aage Engstrøm et forhandlerdistrikt, som han takkede ja til. I en samtale med mig, huskede han det sådan her:

"Jeg husker den gamle P. A. Fisker som en meget dygtig håndværker, et rart menneske, og så slap han aldrig sin jyske Randers accent. Vi hentede selv de nye Nimbusser inde på fabrikken på Peter Bangsvej 30, og var der et eller andet teknisk, henvendte vi os trygt til prøvemester Rasmussen, der var os forhandlere en god støtte". I 1949 blev han af sin sportskammerat, salgsdirektør Rummerick på VW-fabrikken i Tyskland, tilbudt importen af Folkevogn til Danmark. Svend Aage Engstrøm syntes, at det var for stor en mundfuld og kontaktede sin ven Axel Selmer (SMC Biler), som tilbød at importere VW mod, at Engstrøm så ville være den første forhandler. Til sidst lå Svend Aage Engstrøms værksted og forretning i Vermlandsgade 34 på Amager.



Nimbus- og VW forhandler, sidevognsforhandler og datidens absolut største speedwaystjerne nåede at blive over 100 år.

Han havde cirka 30 medarbejdere, da hans regnskabschef overtog firmaet for 27 år siden. Svend Aage Engstrøm kunne imidlertid ikke affinde sig med tilværelsen som pensionist, så han blev som 73-årig ansat hos sin søn, racerføreren og Fiat-forhandleren Sven Engstrøm på Jagtvej i København. Her blev han, indtil han fyldte 90 år inden han mente, det var på tide at nyde pensionistlivet.

Sikkerhedsidevognene solgte

Svend Aage Engstrøm var en mand, som så mulighederne, når de var der. Sidevogne var en indlysende løsning på familietransport. Tiden efter krigen med mangel på nye biler blev om noget sidevognenes storhedstid. På det tidspunkt var der allerede mange sidevognsmærker som Acap, Bender, Cyklebørsen, Star, Sterling og Master. At komme ind på markedet, kunne umiddelbart synes som hålsløs gerning. Men Engstrøm havde en ide til en anderledes sidevogn, som ingen af de andre producenter havde tænkt på - nemlig sikkerhed. En vanlig sidevogn er bygget af tynd karrosseriplate, som ikke yder ikke den store beskyttelse ved en kollision. Det nye ved Engstrøms sidevogn bestod i, at kassen indvendigt havde et afstivende sikkerhedsskelet, hvorom kassen var bygget. Ideen havde Engstrøm fået efter at have lappet og rettet buler ud på både politiets og søværnets sidevogne. Det blev landsbysmeden i Lille Skensved, Herman Jensen, der fik til opgave at lave Engstrøms sidevogne. Prototypen var en del anderledes, men den endelige version lignede udadtil Acap, men den adskilte sig med sin sikkerhedsafstivning.

Sikkerhedsrammen var delvist nittet og svejst til karosseriet, og den indbefattede også den faste vindskærm, og Engstrøm fik udtaget patent på ideen. Politiet fik et eksemplar på prøve, og netop denne sidevogn kom ud for et grimt uheld i Søborg, hvor betjent Richard Lindebro netop undgik kvæstelser på grund af sikkerhedsafstivningen. Følgen af dette uheld var en stor ordre til politiet. Militæret fik også enkelte på prøve, og en dag ringede bataljonschefen fra Roskilde, og bad Engstrøm om at komme at se på en af sidevognene. En motorcykelordnans med en løjtnant i sidevognen, havde været ude for et alvorligt uheld, hvor både motorcykel og sidevogn var blevet alvorligt beskadiget. Også her

Sikkerhedsafstivningen inden i de sidevogne Engstrøm lavede, afstedkom meget store ordrer til det danske militær. Her er den sidevogn, som skåned en løjtnant fra skader.



I 1931 blev Svend Aage Engstrøm både Nordisk mester, vandt Farrisløbet, årets dirt track mand, vinder af Den gyldne Hjelms foruden han satte ny banerekord på Jägersrobanen i Sverige.

havde den indvendige afstivning skånet sidevognspassageren for kvæstelser. Resultatet blev meget store leverancer til militæret, der på det tidspunkt havde mange Nimbus motorcykler.

Engstrøms sidevogne var alle uden de helt store forskelle. Sportsmodellen var slank, turistmodellen var rummeligere og politi- og militærmodellerne var ens, bortset fra et beslag til et maskingevær på militærversionen. Produktionen løb fra omkring 1950 til 1956, og der blev lavet mere end 1200 erindrer Svend Aage Engstrøm. Sidevognene er let kendelige med produktionsnummeret banket ind i pladen bag ryglænet, og de blev alle nummereret fortløbende med nummer 1 som den første.

Skulle have haft Den gyldne Hjelms

Det må have siddet i blodet for i august 1946, var den 37 årige igen tilbage på dirt track banerne, men maskinerne voldte tit kvaler. Elektrøl løbet skulle for første gang efter krigen køres i 1949, og Engstrøm var ikke svær at overtale. Han havde allerede én aktie i sølvpokalen fra 1937, og for at få den til ejendom, måtte den samme kører vinde den hele tre gange. Charlottenlund Travbane var rammen om løbet. Inden løbet havde Engstrøm med vanlig beskedenhed udtalt sig om sine muligheder og efter hans egen mening, ville det måske kunne blive til en syvendte plads. Træningen for løbet lovede ikke godt, for han væltede på den motorcykel, han har lånt til løbet. Publikumsinteressen var stor, og blandt de næsten 25.000 publikummer var også finansminister H. C. Hansen. Alle løb blev dramatiske. I første heat lå Engstrøm i spidsen, væltede, kom op igen og satte efter resten af feltet. Inden løbet var ovre, havde

han overhalet hele fire ryttere, og dermed endte han på en fjerdeplads. I mellemheatene var det svenskeren "Kumla" Franson, der først kom over målstrægen med Engstrøm lige i baghjul. Senere var det nordmanden Viik Hansen, der lagde billet ind på præmien. Da slutheatet skulle køres, var det stadig et åbent spørgsmål, om hvem der skulle have aktien i præmien, der efter datidens penge blev vurderet til 5.000 kroner. Da startsignalet lød, tog Viik Hansen føringen, og tilskuerne troede, slaget var tabt, men Engstrøm passede ham på anden omgang. Han beholdt førepositionen de resterende fire omgange, skarpt forfulgt af nordmanden og "Kumla" Franson på tredjepladsen. Dermed havde han to ud af de tre aktier i Elektrøl pokalen.

Lånte sin værste konkurrent sit baghjul

Året efter så alle igen frem til Elektrøl løbet. Igen var der kamp til stregen og da sidste heat blev kørt, var det en dyst mellem Engstrøm og svenskeren Brester. Lige efter start punkterede Brester og der skulle ifølge reglerne en omstart til. Der var både godt og ondt for svenskeren, der ikke havde noget reservehjul, men som den store sportsmand Engstrøm var, lånte han ham et komplet baghjul. Som ved skæbnens ironi var det Engstrøm, der måtte se sit eget baghjul køre først over stregen. Som en personlig hyldest havde den sejrende svensker Engstrøm med bagpå, da sejr-runden blev kørt.

I 1951 var Engstrøm bare 1/10 sekund fra at komme i finalen til det Elektrøl løb, som nu var kendt vidt og bredt, og

Løbskarrieren

1929	Nordisk mester
1930	Banerekord på Breslaubanen i Tyskland
	Årets dirt track mand
1931	Nordisk mester
	Vinder Den gyldne Hjelms
	Vinder Farrisløbet
	Banerekord på Jägersrobanen i Sverige
	Årets dirt track mand
1932	Banerekord på Sollababanen i Sverige
	Vinder af 5 nationers matchen
	Tildeles hæderspris i Stockholm
1933	Nordisk mester
	Vinder Farrisløbet
1934	Vinder Dunlop pokalen
	Vinder Ganløse pokalen til ejendom
1935	Danmarksmester
1937	Nordisk mester
	Vinder Elektrøl løbet
1946	Banerekord på Bøgeersebanen
1947	Banerekord på Korsrobanen
1949	Vinder Elektrøl løbet

i 1953 vandt Brester igen, skarpt forfulgt af Engstrøm, som denne gang kun var 2/10 sekund fra at få pokalen til sin ejendom. Elektrøl løbet i 1954 blev det sidste han deltog i, men her sker der noget helt uventet, han må udgå to gange med skader. Den ene gang var det en knækket kæde, anden gang var det et smeltet stempel, og denne gang var outsideren Leif Bech hurtigste mand. Der var ellers mange motorsportsfolk, der gerne havde set Engstrøm vinde Elektrøl pokalen til ejendom. Altid var han en ægte gentleman til fingerspidserne og det gjaldt også, når han kørte løb. Det med mere eller mindre be-

Svend Aage Engstrøm kørte på flere forskellige mærker, her er han på en New Hudson.



skidte tricks fandtes ganske enkelt ikke i hans ordbog. Beskeden var han også, og han var aldrig den, som satte sig selv først i nogen sammenhænge. Elektrøl pokalen ville have været en passende sortie for den absolut største dirt track kører, vi nogen sinde har haft. Selv sagde Engstrøm til mig om det løb, der blev hans sidste: "Ja, tiden må jo have været moden til at stoppe, fordi de andre ryttere var begyndt at sige De til mig".