

TEXT OCH FOTO FREDRIK NYBLAD ARKIVFOTO COMFORT RACING

1975



Slim Borgudd tävlade under flera år för Comfort Racing i SSK med en 123 GT 1967. Den banpreppade Amazonen hade fått rejsig negativ camber genom att bakaxeln knäckts i en press.

Fräckaste firman försvann

1970-talet var Comfort Racings decennium. Med sina biltillbehör bestämde företaget vad som skulle var hett på alla bilar som stod utanför korvkioskerna runt om i landet. I motorsport var de maskingröna Comfort Racingbilarna en maktfaktor.

Det började med växelspaksknoppar. I mitten av 1960-talet bildade Hasse Nyström och Arne Lindgren företaget Comfort Industriagentur AB. Utåt kallade man sig Comfort Racing. Bakgrunden till namnet var att Hasse haft ett bilförsäljningsföretag som hette Bilcomfort. De båda hade jobbat ihop tidigare, Hasse hade varit raggare och Arne hade sedan tidigare erfarenhet av affärer. Från en liten lokal på Kungsholmen i Stockholm började man importera tyska växelspaksknoppar.

– Det gick som tåget, sen var jag över i England och fick agenturen på läderrattar. På den tiden fick man övertyga folk om att de skulle ha läderratt och inte träratt, berättar Hasse Nyström.

Verksamheten expanderade kraftigt, under några år

i början av 1970-talet dubblades omsättningen varje år och butiker öppnades i Stockholm, Göteborg, Malmö och Gislaved där företaget också hade sitt lager. Men succén fick inte Arne Lindgren uppleva, han dog hastigt 1970.

HASSE NYSTRÖM åkte på mängder av inköpsresor till England. Rattarna från 100+ var en storsäljare. Men att få tag på dem var inte det enklaste.

– Tillbehörsindustrin såg annorlunda ut då. 100+ hade ett garage med stampat jordgolv som fabrikslokal. Jag ville köpa 1 000 rattar, de sa till mig att jag kunde få 150 i veckan. Ändå fick jag rycka rattarna från tanterna som satt och sydde dem.

På en englandsfärja träffade Hasse Nyström Sebastian Wrethagen och Bosse Fernström. Trots att de var tveksamma till företagets prylar blev de båda förare i Comfort Racings team.



Hasse Nyström sadlade om efter många år i bilbranschen och blev fastighetsmäklare. Nu är han pensionär och kan ägna sig åt att renovera sin Austin Healey 100/4 1955.

– Vi tyckte det var en skitafär, bara tejp och växelspaksknoppar men Hasse Nyström var bilsveriges Bert Karlsson, han visste vad som gick hem, säger Sebastian Wrethagen.

IDÉN MED RACINGBILARNA var förstas att de skulle göra reklam för Comfort Racings produkter. Men alla grejer höll inte för hård behandling på racingbanan.

– Det var så tunn aluminium att tre rattar från 100+ vek ihop sig under en träning. Vi fick beställa tio rattar som var dubbelt så tjocka



Lennart Persson rekryterades 1974. En ny Hundkoja byggdes åt honom från grunden och efter finalen på Mantorp så stod det klart att han bärgat SM-titeln i klassen upp till 1150 kubik.



Färgmatchat så det förslår var firmabilen Austin 850 Countryman och Hasses dåvarande flickvän Ingemo.

► HELA DETTA UPSLAG ÄR EN ANNONNS...(FRÅN 70-TALET) ►

Volvo 140-fron-
ten Dyna Mind
designades av
Sune Envall i
samband med
Teknikens
Världs projektbil
Hurtigrutten.
Fronten blev
en flopp, enligt
Hasse Nyström.

Takkonsol

Art.nr 30 521 + 700-

Dyna Mind

Art.nr 30 521 + 700-

BUBBLOR

Art.nr 30 521 + 700-

comfort racing

Även till Bubblor fanns instrument-paneler med plats för extrainstrument. Stripes var ett enkelt och populärt sätt att göra bilen personlig.

C-STRIPE KIT

TILLVERKADE AV PRECISIONSUTSKUREN SJÄLVHÄFTANDE ALUMINIUMFOLIE, MED EN TUNN SVART DEKORKANT, EN PRODUKT FRÅN 3 M COMPANY.

C-STRIPE ÄR OKÄNSLIG FÖR OLJA, VATTEN ELLER SALTSTÄNK, KLARAR OCKSÅ EXTREM HETTA SAMT MYCKET LÅGA TEMPERATURER.

C-STRIPE ÄR LÄTT ATT APPLICERA OM MAN FÖLJER DEN DETALJERADE MONTERINGSANVISNINGEN SOM MEDFÖLJER VARJE SATS.

EFTER APPLICERINGEN ÄR C-STRIPE PERMANENT FÄST VID BILEN, OCH TÅL TVÄTTNING, VAXNING OCH POLERING.

C-STRIPE KIT: ALUMINIUM FINISH MED EN TUNN SVART KANT, PASSANDE ALLA TYPER AV VW TYP 1, ÄVEN PASSANDE ANDRA BILTYPER.

Art.nr ACSV-506 : 95,-/sats
moms tillkommer

EMPI

100+

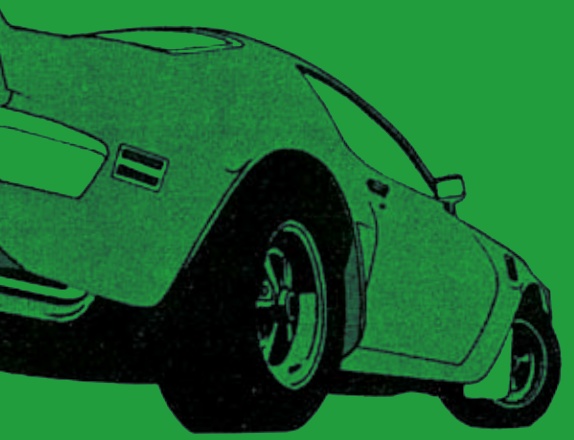
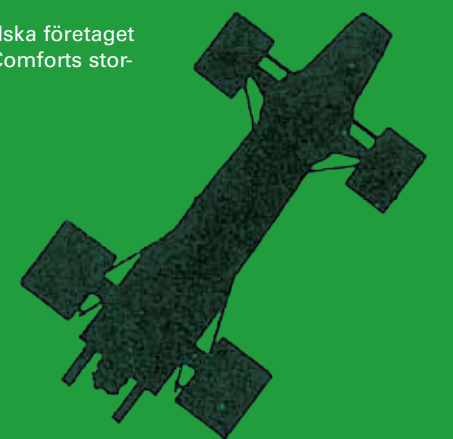
Typ 1

rad dock endast i svarteloxerad utförande. Typ 1, i fyrekrat utförande Typ 2.

- 100+ ratten Typ 1, finns i följande storlekar, svarteloxerad eller blankpolerad, 10", 11", 12", 13", 14", 15"
- Pris: 150:-
- 100+ ratten Typ 2, finns i följande storlekar, svarteloxerad, 13", 14", 15"
- Pris: 175:-

Rattar från engelska företaget 100+ var en av Comforts storsäljare.

Rally Panel var en nödvändighet i varje kustad Amazon på 1970-talet.



Varför ser man inte det här längre? Sportstolar i jeansstyg sålde Comfort Racing många av.

Nyhet!

Stolar i denim/jeanstyg

Detta med riktiga stolar i jeansstyg tycker vi är en av de gladare nyheterna i årets katalog. Jeans-kläderna har definitivt kommit för att stanna. Inte bara för att de är sållynt praktiska och oömma. De har dessutom blivit accepterade som kläddel i så många sammanhang där det tidigare endast kunde vara tal om "skjorta och slips".

Nu fortsätter jeansmodet sitt segertåg in på biltillbehörssidan och Comfort kan som första svenska företag i branschen presentera ett brett program av stolar i läckert, blött denim-/jeanstyg. Carrera, Alpine, Easy Rider och G.L. Highback. Alla dessa populära stolar kan du nu köpa i Denimstyg från oss.

Vi bör kanske poängtera att tyget inte färgar, det är alltså inte "bleeding".

Stylex

Carrera Recliner Denim

Alpine Denim

RALLY PANEL för Volvo Amazon

Med hål för ett 80mm instrument + 3st hål för 50mm instrument. Monteras över originalpanelen, inga extra hål behöver göras. Levereras komplett med 3st reflexskydd att sättas runt 50mm instrumenten.

Art.nr HN1 : 60,-

UNIVERSAL INSTRUMENTKONSOLER

Tillverkad av mattsvart plast i narvat utförande, för placering under eller över instrumentbrådan. Panelerna i ITP serien levereras med tre olika frontstycken, kron, träimitation eller mattsvart. Panelerna har helt klädd baksida.

Art. ITP 62 storlek 240 x 70 x 70 mm Med hål för tre st 50mm instrument.

Art.nr ITP 62 : 27,-

comfort racing

WRINKLE FINISH

HIGH QUALITY HEAT RESISTANT ENAMEL NON-GLARE CUSTOM COMPETITION COLOR



från början. Sen blev det ju väldigt restriktioner, rattar och stolar skulle vara godkända. Att trimma bilar blev svårare på grund av regler som avgasrening.

1983 sålde Hasse Nyström sin skapelse, utan grundaren gick affärerna inget vidare och två år senare gick företaget i konkurs.

– Hade inte Hasse krokant så hade det varit större än Biltema idag, men han orkade nog inte längre, säger Sebastian Wrethagen.

Men Hasse Nyström hade redan gått vidare och startat ett nytt företag, Speed Center. Ett nytt decennium med nya stylingideal var här och ny lagstiftning gjorde ombyggda och amatörbyggda bilar tillåtna. Beach Buggys och andra kit cars var hett och det nya företaget satsade på att tillverka och importera glasfiberkarosser och bilbyggsatser. Det är dock en helt annan historia. ■



Ovan: Konditori Palmens gamla lokal på Surbrunnsgatan blev hösten 1968 Comfort Racings första riktiga butik i Stockholm.

Asfalt var ingen självklarhet på 1970-talets depåområden. Bo Widesheim tävlade med en Comfortsponsrad Volvo 142 i bland annat Volvo Cup.

»På några år gick firmans katalog från att vara ett spritstencilerat A4 till att ha omslag i färg och miljonbudget.«

som de vanliga som vi använde i racingen, berättar Sebastian.

På några år gick firmans katalog från att vara ett spritstencilerat A4 till att ha omslag i färg och en miljonbudget. Sebastian Wrethagen som egentligen studerade ekonomi på Stockholms Universitet jobbade nu heltid på Comfort. Tillsammans med Bosse Fernström skrev han texterna till katalogerna som inte bara innehöll produktinformation utan även artiklar med trimitips.

WEBERFÖRGASARE, Back off-stänkskydd, sprejffärg med wrinkle finish var några storsäljare som köptes in. Men företaget utvecklade också en del egna produkter som nu blivit rena klassiker. Med rallypanelen HN-1, där HN stod för Hasse Nyström kunde man få plats med ett 80 mm instrument och tre 52 mm stora mätare i en Amazon.

– Jag gjorde den första panelen i modellera. Sen snidade en kille en träplugg som jag gick med till Kronplast. Jag stod i farsans garage och borrade ur panelerna och skar bort gjutskägg. Själva panelen tjänade vi inte så mycket pengar på, men tack vare den så sålde vi massor av VDO-instrument, säger Hasse Nyström.

Succén kunde ha uteblivit. En av de första kunderna kom tillbaka med en nersmålt panel, den hade inte klarat att bilen stått ute i solen.

– Killen försökte strypa mig med panelen, säger Hasse och skrattar.

Problemet löstes med att panelerna vakuumformades i ett material som tålde högre temperatur.

I mitten av 1970-talet expanderade företaget kraftigt. Man satsade på USA-delar under namnet Comfort Custom och Volvo fick en särskild katalog som kallades Comfort-V. Dessutom blev Comfort Racing ett grossistföretag och återförsäljarna prioriterades till nackdel för privatkunderna som ville köpa direkt från Comfort. Det var kanske ett misstag enligt Hasse Nyström.

– Vi fick inte fram varorna. Om vi beställde hundra så fick vi femtio. Det funkade inte så i den här branschen att man fick det man ville ha levererat. Det blev alltid varor restade.

Samtidigt hade bilbranschen hunnit ikapp och kunde erbjuda samma tillbehör som Comfort Racing.

– Bilarna blev välutrustade redan



Dragracing med volvomotor – självklart sponsrade Comfort Racing!

GRÖNT ÄR SKÖNT

Ägaren till Comfort Racing. Hasse Nyström hade 1971 kommit över ett restlager maskinfärg i en giftgrön kulör. Det tyckte han var en passande färg för den racingsatsning företaget skulle göra och kulören döptes till Comfortgrön.

– Vi sponsrade en del rallybilar i Småland och Lee-Anders dragster, men framförallt var det våra egna Hundkojor i racing-SM, säger Hasse Nyström.

Det första året körde Bosse Fernström och Sebastian Wrethagen varsin Hundkoja i SM för standardbilar 1300-klass. Året därpå utökades teamet med ytterligare en Hundkoja och två Formel Fordbilar, den ena av dem kördes av Slim Borgudd. 1973 hade importören av BMC-bilar fått upp ögonen för Comfort Racing. Två nya Clubman-hundkojor kunde hämtas från fabriken i Abingdon och dessutom fick man hämta ut så mycket delar från Scanauto att man kunde bygga två bilar till. Man hade också fått kontakt med världens mest etablerade kojatrimmare, Richard Longman. Från honom köptes topplock, förgasare och grenrör. Bilarna byggdes i ett garage på Södermalm i Stockholm.

– På Högalidsgatan provkördes bilarna med raka rör, vi axade allt vi kunde upp till 7 000 varv. Då kom polisen ibland och sa att tanterna som bodde där ringt och klagat så vi fick lägga av. Vi hade sanslöst kul. Det var ett evigt mekande och vi bodde mer eller mindre i garaget och levde på korv och potatismos, berättar Sebastian Wrethagen.

Nu började man bli riktigt farliga, Wrethagen slutade som totalfyra och nykomlingen i teamet Greger Pettersson femma. Det i en klass med över 50 delta-

gare och där samtliga som var före körde betydligt motorstarkare Escort BDA 1300 och Alfa Romeo 1300 GTA.

1974 var året där Comfort skulle ta hem SM i den nya klassen upp till 1150 kubik. Sveriges snabbaste kojapilot Lennart "Svart Ola" Persson rekryterades och Sebastian Wrethagen upphöjdes till teamchef. Fyra kompletta motorer köptes från Longman som personligen levererade dem till Comforts verkstad i Gislaved där han blev kvar i en månad för att hjälpa till. Satsningen gick hem, Svart Ola vann SM men först efter en nästan onödigt spännande final på Mantorp där han körde av inte mindre än tre gånger.

Efter segern i SM splittrades det gäng som dittills varit Comfort Racing Team. Men företaget fortsatte att satsa på olika förare. Åt Slim Borgudd byggdes en hårig Amazon som han tävlade med i SSK-serien där han slutade som tvåa 1975.



1974 provkörde Teknikens Värld segerbilarna i racing-SM. Föraren Lennart Persson förklarade för reportern Björn Sundfeldt att när bilen går upp på två hjul går det lagom fort.



PS: se mer bilder på www.klassiker.nu