

För Jan Kanevad handlar livet om hantverk.

Först i pappans träsnideri i gamla Linköping. Sedan med gamla bilar, oftast Ferrari, som under hans ledning förvandlas från skrot till utställningsskick.

Dagen vi träffas har han just kommit hem från Cavallino Concours d'Elegance i Modena, med sex pokaler i bagaget. Dels vann hans egen Dino 246 GTS från 1974 klassen bästa originalinredning och bästa lack. Bilen är cellulosalackad i gult. *”Den har rullat bara 1 900 mil och jag är andre ägare”*, säger han stolt. Också två andra Ferrari-bilar som Jan Kanevad hade på plats, en 250 SWB från 1962 och en California Spider från 1958, fick två pris var. Bilarna ägs av kunder till Jan Kanevad. Men det är han som har hjälpt dem med renoveringen.

Detta är hans affärsidé, om ni så vill: att fungera som en projektledare när en bil renoveras. Det kan börja med ett rostigt skelett och sluta med en bil värd tiotals miljoner kronor. Men Jan Kanevad skruvar inte själv. *”Jag är för oskicklig för det. Jag hade en motorcykel, en Harley-Davidson en gång, som jag plockade ned i sina beståndsdelar. Mer har det inte blivit.”*

Den nisch han skapat sig i bilvärlden är unik. Han fungerar ungefär som en regissör gör för en film. Denne samarbetar med manusförfattare, skådespelare, fotograf, dekoratörer och andra yrkespersoner – men står sedan som ytterst ansvarig för att foga ihop alla beståndsdelar till ett konstverk. På samma sätt samarbetar Jan Kanevad med ett antal mindre firmor i Italien, där det klassiska hantverket lever kvar. På få håll i världen är kraven på kvalitet lika höga som här.

Jan Kanevad letar ständigt efter de allra bästa firmorna, med hängivna medarbetare och genuin känsla för äkta hantverk. *”Att hitta kunniga och skickliga människor, som ville ha en svensk som kund, var från början inte helt enkelt. Men tvärtom vad många kanske tror är italienare underbara att jobba med. Det är ordning och reda, allt blir klart på utsatt tid. Under 15 år har vi inte haft en enda försening”*.

Men låt oss nu backa i tiden och göra en rejäl platsflyttning – från Emilia-Romagna till Östgötaslätten. Det var där Jan Kanevads intresse och känsla för hantverk föddes. Det var å andra sidan inte så konstigt. Hans pappa Gunnar Kanevad startade 1962 ett träsnideri, som så småningom kom att ligga i Gamla Linköping, dit historiskt intressanta hus flyttades och bildade en liten charmig stadsdel med puttriga kullerstengator.

Då var sonen Jan, som är född 1959, bara tre år gammal. Som tioåring började han sedan springa omkring i Träsnideriets verkstad, men fick först bara städa och borsta maskinerna. Så småningom lärde han sig att såga och forma trä själv.

Efter faderns död 2019 beslutade sig Jan Kanevad för att sälja Träsnideriet, men fortfarande gjordes då allt med samma teknik som på 60-talet – med bandsåg. Redan vid 13 års ålder fick dock Jan ett annat intresse: han köpte en Hasselblad 500 C/M för 3 000 kronor och började fotografera och sälja vykort till turister. Huvudmotivet var Göta kanal.

Det dröjde innan intresset för bilar vaknade.

”Jag var länge ganska ointresserad av bilar. Jag tog inte ens körkort direkt när jag hade fyllt 18 år.” Men under värnplikten i flygvapnet 1979 råkade han se en film där en Mercedes 190 SL förekom. *”Jag blev helt förälskad. Den var så vacker. Första gången jag hade permis åkte jag till en Mercedes-handlare och frågade om jag kunde få köpa en.”* Att komma över en 190 SL var, påpekade bilhandlaren, dock inte riktigt så enkelt. Men i Östersund hittade han till slut sin drömbil och köpte den på juldagen 1980.

”Den var jättefin, en ärlig bil, aldrig renoverad, ingen rost. Men den gick inte så bra. Så jag började undersöka var och hur jag kunde få hjälp och hittade karossmakaren Gunnar Turesson i Fogdarp i Skåne.”

Så vaknade intresset också för renovering av bilar. Nästa bil hittade Jan Kanevad i USA, just efter börskraschen 1987: en 300 SL Roadster från 1957. Bilen kostade 80 000 dollar, men med hjälp av lån från vänner hemma i Sverige lyckades han finansiera köpet. Bilen genomgick en mindre renovering och såldes till en tysk samlare. Nästa bil, en Mercedes 300 SL, var från början ett okörbart renoveringsobjekt. Därmed tog Jan Kanevad nästa steg i sin karriär som renoverare. I stället för att göra jobbet själv hittade han en renoverare utanför Mercedes hemstad Stuttgart som kunde göra allt fullt ut.

”Vi fann varandra direkt. Jag var där varannan vecka i 18 år och vi renoverade flera 300 SL, Roadster och Måsvinge-Mercor.” Varför bara dem? *”Jag har hela tiden valt bilar som jag tycker är vackra”.* För snart 30 år sedan började Jan Kanevad renovera också Ferrari-bilar.

”Det var en av mina kunder som var jätteintresserad av en Ferrari 275 GTB. Jag hittade en renoverad bil, men renoveringen var felgjord. Så jag satte i gång att leta rätt på firmor i Italien som kunde hjälpa till.” Och resten är, som man säger, historia.

Jan Kanevad har gjort över 30 olika projekt i Italien och ligger nu på en takt om 4-6 bilar per år. Men arbetet är kräver tid och kunder ombeds att utrusta sig med stort tålamod. Enkelt kan man säga att en renovering av en Dino (med V6-motor) tar 18 månader, medan en V12-modell kräver 24 månaders arbete. Renovering av gamla bilar är ingen riskfri verksamhet. Många objekt har falska chassinummer, har genomgått dåliga renoveringar och risken att åka på en ekonomisk smäll är stor. *”Jag skulle inte rekommendera någon att på egen hand köpa en äldre Ferrari. Man måste ha kontakt med någon man kan lita på.”*

Kan en renovering gå till överdrift, så att bilarna till slut blir bättre än de var från början?

”Där går min gräns. Då gör man fel. Och jag har själv ändrat uppfattning. Jag hade inte gjort samma sak med min första 190 SL i dag: att byta ut hela interiören.” Den bilen ägde Jan i sju år innan han sålde den. Nu finns den att beskåda på bilmuséet i Motala.

Hemma hos Jan Kanevad finns annat att se. Han har byggt ett garage och fyllt det med egna bilar. Under en period hade han en rad olika Porsche, men idag finns bara en kvar: en 911 från 1973, med 2,7-litersmotorn och läcker, brun lack. I stället är det nästan bara Ferrari som gäller. Undantaget är en unik Mercedes 300 SL från 1957 i originalskick (till och med suffletten) med Rudge-fälgar – den enda i världen med den kombinationen. I garaget hittar vi alltså också fem Dino – men också två nyare Ferrari. En F8 Tributo, den sista modellen med dubbelturbo, och en bil som blivit en alldeles speciell ögonsten: en 812 GTS, en bil som det var oerhört svårt att ens få köpa. Enligt uppgift gick en till en viss svensk fotbollsspelare i Milano, medan det är mer oklart om en känd popartist och Ferrari-samlare i trakterna av Halmstad fick tag på en bil.

Själv tänker Jan Kanevad fortsätta att renovera Ferrari-bilar.

”Jag tar tio år i taget och startar en ny period nu. Min son Jonatan kommer dessutom mer och mer in i verksamheten och lär sig massor.”

Vad är roligast med ditt jobb?

”Att se projekten växa fram – och då helst tillsammans med intresserade kunder”.