



Jan Kanevad

- en förädlingens mästare

Som ingen annan kan han trolla fram det ungdomligt vackra hos en åldrad klenod, gärna på fyra hjul. Men vem är Jan Kanevad? Det började med ett träpussel...

Text: Stanley Dickens

FERRARI 246 GT DINO (1972)
FÄRDIGSTÄLLD EFTER 12 MÅNADERS RENOVERING.
HÄR FOTOGRAFERAD I EN STUDIO I MODENA.



Att starta med två tomma händer är måhända ett slitet uttryck. Men i fallet Jan Kanevad är det minst sagt relevant. Även om händerna var tomma då, fylldes de ganska snart av en särskild begåvning. Av sin far, träsnidaren Gunnar Kanevad, fick Janne nämligen ett arv, en kreativ förmåga som han har lyckats förädla och överföra till bilvärlden. Med denna ådra har han utvecklat ett unikt hantverk med några av bilvärldens mest åtråvärda objekt.

Det är en intensiv och härlig doft i rummet, en blandning av linolja, terpentin och träspån. Vid bandsågen sitter Jan Kanevad och i handen har han ett stycke trä från en gammal fura. Med säker hand låter han det tunna bladet dela upp träbiten till ett pussel som kommer att bli knepigt att få ihop till en sammanhängande bit igen.

Jag sålde en smörkniv för tre och femtio

Vi befinner oss i verkstaden på Träsnideriet i Gamla Linköping. Det liknar en tomteverkstad med träbitar och brädor överallt. Vissa är orörda, vissa är påbörjade, andra är färdigsågade och väntar på att bli slipade och oljade. Över hela rummet ligger ett lager av träspån trots det generöst dimensionerade fläktsystemet. Här byggde pappa Gunnar upp sitt eget imperium inom träsnideri, ett område där hans namn betraktas med största vördnad. Och vid hans sida fanns hans lilla grabb, Janne, som då bara var tio år.



FERRARI 246 GT DINO (1971)

1957 FERRARI 250 TESTAROSSA (250 TR)
RENOVERAD TILL NYSKICK.
EN AV JANS DRÖMBILAR.





”Jag fick hjälpa pappa med förädlingen av alla hans olika konstverk. Pappa sågade. Jag slipade. Det var inte bara själva tekniken med bandsågen som han tyckte var viktig, utan framförallt var det fokus på hantverket, formerna och detaljerna.

Janne fick även lära sig affärslivets villkor från grunden. Att driva träsnideri kommersiellt var ingen dans på rosor, speciellt inte i början. Det var en delikat balansgång mellan konstnärskap och affärer och Janne fick tidigt lära sig att behandla alla människor med respekt. Ibland fick han sköta butiken kortare stunder när pappan var ute på något ärende. Uppdraget innefattade då även försäljning av snideriets serietillverkade föremål.

”En dag när pappa kom tillbaka frågade han hur det hade gått och om jag hade sålt någonting? Ja, sa jag lyckligt, jag sålde en smörkniv för tre och femtio. Jättebra, sa pappa, den kunden kommer säkert tillbaka.”

Redan vid tiden i Träsnideriet var även de mindre affärerna viktiga för familjen Kanevad. Men numera har Janne fullt upp med andra affärer och inte så mycket tid över till Träsnideriet. Kompisen Håkan, som Janne tog in i firman för över 30 år sedan, är numera ansvarig och har en stor del i framgångarna. Men ibland dyker Janne upp, ofta på väg till eller från flygplatsen, för att träffa sin gamla kompis. Och det händer att han någon gång ibland även sätter sig vid bandsågen.

En gammal Harley Davidsson

Janne var 16 när jag träffade honom första gången. Själva var jag sju år äldre och hade lärt känna Jannes pappa genom reklambranschen. Det gick inte att undgå en särskild blick i grabbens ögon. Trots en ödmjuk och varm framtoning visade han tydliga tecken på nyfikenhet och framåtanda. Man förstod redan då att det skulle bli något speciellt med den pojken! För de pengar som Janne slipade och oljade ihop på kvällar och helger köpte han en Hasselbladkamera. Intresset för former hade smittat av sig till bilder och redan i tidiga tonår lyckades han göra affär av sin hobby. Han fotograferade allt och alla med extra inriktning på Göta Kanal som låg ett stenkast från barndomshemmet. Han valde ut de bästa bilderna, lät trycka upp dem och snart hade han startat en mindre vykortsfirma.

Nu hade ett intresse för mekanik vuxit fram, eller kanske snarare hantverket bakom. Janne hade jobbat ihop tjugofem tusen och fått syn på en gammal Harley Davidson som han nu köpte och flyttade till familjens garage i Vreta Kloster. Han plockade isär motorcykeln och renoverade den i detalj. Jag minns mycket väl hur den stod där i garaget, som ett gammalt skelett, och Janne ägnade all sin lediga tid, både dagar och nätter, åt den. Självklart förvandlades den till en diamant under Jannes kärleksfulla arbete. Motorcykeln såldes för ett bra mycket högre belopp än inköpspriset och för pengarna kunde Janne investera i sin första bil. Därmed var han fast i den värld som skulle bli hans hemvist resten av livet. Han hade fastnat för Mercedes-Benz och modellen 190 SL som var en drömbil.

”Jag var egentligen inte så jätteintresserad av bilen, rent tekniskt. För mig var det känsla och form som var viktigt och jag tyckte helt enkelt att Mercan var en vacker bil, säger Janne.

Det stod snabbt klart att en bil inte var så intressant om den inte var i utsökt skick. Janne var inte nöjd om det inte var äkta vara – gärna slitet och med patina, men det skulle vara original och det skulle vara perfekt. En ny favorit-



EN TOTAL RENOVERING AV EN FERRARI 246 GT / GTS DINO, DÄR MAN GÖR KAROSSEN HELT PLÅTREN, TAR MELLAN 12 TILL 18 MÅNADER, BEROENDE PÅ KAROSSENS SKICK.

ATT FÅ ASSISTERA EN KUND MED
UPPBYGGANDET AV EN SAMLING
FERRARI BILAR FRÅN 50-, 60-
OCH 70-TALET ÄR OTROLIGT
ENGAGERANDE, TYCKER JAN





sysselsättning började växa fram, sakta men säkert. Den handlade om resan till det perfekta och någonstans i bakhuvudet formades en affärsidé. Än så länge bestod den i att renovera bilar som han själv ägde. Inköp, förädling och försäljning.

Jannes första Ferrari

Men i takt med att Jannes bilar blev kända objekt, till en början i en mindre krets, föddes idén att även utföra arbetet på beställning. Jannes 190 SL förvandlades även den till perfekt skick och historien upprepade sig. Det blev ett högt försäljningspris och idag kan man beskåda denna perfekta bil på museum. Avyttrandet öppnade dörren till ännu mer exklusiva bilar. Därmed var det dags för Jannes första Ferrari, en 246 Dino som inte alls var i bra skick. Som läsaren redan har förstått behöver jag kanske inte upprepa mig – bilen såldes i ett fantastiskt skick fem år senare.

Under tiden hade Janne sneglat på en annan drömbil, nämligen storebror till Mercedes 190 SL, alltså 300 SL som tillverkades i två utföranden, Coupé eller den så kallade "Måsvingen" och 300 SL Roadster. 300 SL började tillverkas 1954 så det var ingen lätt uppgift att hitta en bil och framförallt inte i bra skick. Men Janne gav sig inte och så kom det sig att han till slut fann en 300 SL Roadster. En ljusgrå skönhet men som heller inte motsvarade det skick som Janne eftersträvade. Nu stod det dock klart att det behövdes internationell hjälp i takt med att objekten blev mer och mer avancerade och därmed dyrare. Han tog kontakt med Andy Christophidis i Stuttgart, en mindre verkstad specialiserad på just 300 SL. Ett samarbete påbörjades som skulle visa sig bli långt och givande. Under de efterföljande tjugo åren renoverade Janne och Andy ett tiotal bilar tillsammans.

Kontinuerligt förfrågningar och beställningar

I dagens läge är Janne etablerad som en av världens främsta experter på exklusiva sportbilar, om detta gamla uttryck tillåts. Han får kontinuerligt förfrågningar och beställningar. De belopp som investeras och de värden som byggs upp i dessa fordon är i mina amatörögon astronomiska. Och många reagerar säkert på samma sätt som jag. Kostnaderna är skyhöga



NYRENOVERAD 12 CYLINDRIG MOTOR

250 GT PININFARINA CABRIOLET
DE SPECIALBESTÄLLDA SKINNEN HAR GARVATS AV CONOLLY PÅ SAMMA SÄTT SOM MAN GJORDE 1961. SADELMAKAREN BEHÖVER CA 6 MÅNADER FÖR ATT FÄRDIGSTÄLLA EN PERFEKT INREDNING I SAMMA SKICK SOM NÄR BILEN LÄMNADE FABRIKEN.



BILEN SOM HADE STÅTT UTOMHUS I 30 ÅR KÖPTES IN MED ALLA DELAR PACKADE I LÅDOR.

”Att renovera betyder ju egentligen att förvandla något till nyskick





och jag frågar Janne hur det kan vara möjligt att man lägger så mycket pengar på en bil? Men Janne har tydliga svar och i kombination med den nedärvda respekten för pengar och framförallt för människor blir resonemanget vettigt.

”Många av mina kunder är personer som har jobbat stenhårt hela livet och kanske fokuserat på att bygga upp ett företag. På ålderns höst har de kanske kunnat avyttra hela eller delar av företaget och vill unna sig en pojkdröm. Sådant som inte ha varit möjligt tidigare, säger Janne.

”Jag har respekt för en sådan situation och om jag ska vara med i bilden vill jag att den personen ska hamna rätt i sin investering. Då kan man inte göra ett halvbra jobb, det måste helt enkelt vara perfekt, vare sig det är en renoverad bil eller en bil i originalskick. Det är först när jobbet är gjort med maximal professionalism som dessa unika objekt får sitt rätta värde.”



INPASSNING AV DETALJER SOM FÖRKOPPRATS INFÖR KROMNING.

EN TOTAL RENOVERING AV EN 12 CYLINDRIG FERRARI, DÄR KAROSSEN GÖRS HELT PLÅTREN, TAR MELLAN 18 TILL 24 MÅNADER, BEROENDE PÅ KAROSSENS SKICK.



DET ÄR EXTREMT VIKTIGT ATT "OBJEKTET" MOTSVARAR ALLA KRAV SÅ ATT BILEN SLUTLIGEN KAN ERHÅLLA FERRARI CLASSICHE CERTIFIERING, RED BOOK.



DET KRÄVDES MER ÄN 3000 ARBETSTIMMAR PÅ KAROSSARBETET PÅ 250 GT PININFARINA. VISSA VECKOR ARBETADE FLER ÄN 4 KAROSSMAKARE SAMTIDIGT MED KAROSSEN, DÖRRAR OCH HUVAR.

Tusentals timmar av hårt arbete

Att renovera en bil till det perfekta skicket handlar ofta om många, många timmar av gediget hantverk. Ingenting lämnas till slumpen. Janne vet och vakar över sina objekt med hökögon. För idag jobbar han själv ungefär som en projektledare. Hans team finns huvudsakligen i Italien. Här har han lärt känna eliten av de mekaniker som har sitt ursprung i den gamla skolan, söner eller släktingar som har jobbat under Enzo Ferrari själv. Det går alltid att spåra något slags relation med den store bilskaparen. Det handlar om enastående experter på karosseri, motorer, växellådor, instrument, textilier och skinn. Personer med en sådan utomordentlig känsla för material och hantverk som är ovanligt att hitta i dagens konsumtionssamhälle.

”Att renovera betyder ju egentligen att förvandla något till nyskick, menar Janne. Men definitionen missbrukas och med dagens slarvigt använda benämning ser vi därför renoveringar i en massa nyanser. En riktigt utförd renovering handlar ofta om tusentals timmar av hårt arbete.





Vi har förflyttat oss till Rimforsa, söder om Linköping. Här står familjen Kanevads timrade hus på en liten kulle vid sjön Järnlunden. Huset är ursprungligen byggt på 1800-talet och ser ut att vara ditflyttat från Dalarna. Platsen är nästan sakralt vacker, inbäddad i lummig försommargrönka med det spegelblanka vattnet nedanför. Även här har Janne, med vederbörlig assistans från fru Mony, skapat en juvel av en fastighet som visserligen hade de rätta förutsättningarna men inte alls det skick som var önskvärt. Om exklusiva bilar är Jannes huvudnummer så kan man lätt konstatera att arkitektur och byggnadsvård kommer in som god tvåa. Även här är det materialval och hantverk i fokus och resultatet är iögonfallande vackert.

”Ja, det ligger någonting i det, säger Janne. Jag gillar att skapa miljöer, allra helst när jag får välja material och bestämma färg och form själv. Givetvis i samråd med min kära hustru, flickor han snabbt in.

Förutom den timrade villan som är familjens stamfastighet, har man också förvärvat grannfastigheten, byggd i en helt annan stil. Även den har förvandlats med varsam hand och är nu supermodernt planerad och inredd. Men det mest intressanta i denna kontext är de båda helt nya byggnaderna, placerade på gårdsplanen mellan de två bostäderna. Här kan Janne garagera sammanlagt ett tiotal bilar för att, på ett minst sagt värdigt sätt, kunna förvara och ibland presentera sina fordon.

Vi vandrar över den vackert stenlagda gården, fram till det större garaget. Gatstenarna på den väl tilltagna gården är mjukt rundade, nästan som slipade. Inte alls som mina egna med ganska råa kanter, så jag frågar Janne hur de kan vara så mjuka och sköna att gå på.

”Jag har köpt dem i flera omgångar på auktioner, svarar Janne. De är gamla



FERRARI 250 GT CALIFORNIA SPYDER LWB COVERED HEADLIGHTS (1957)

EFTER 2 ÅRS TOTAL RENOVERING TILL FABRIKSNYTT ORIGINALSKICK
BLEV FERRARI 250 GT CALIFORNIA SPYDER EXKLUSIVT INBJUDEN TILL
VILLA D ESTE CONCOURS D'ELEGANCE, VID COMO SJÖN.

Photo credit to 'Tim Scott Fluid Images'







Renoverade till nyskick

DESSA FERRARI MOTORER HAR TOTALRENOVERATS TILL
NYSKICK AV JANS SPECIALISTER I MARANELLO.



250 LM

250 PF



250 CALIFORNIA

*Ferrari 250 SWB
Berlinetta (1961)*

YTTERLIGARE EN AV JANS DRÖMBILAR.
EN FANTASTISK BIL MED ETT VÄRDE PÅ RUNT
100 MILJONER KRONOR. OM JAG HADE DEN
SUMMAN TILLGÄNGLIG SKULLE JAG SE DET
SOM EN TRYGG INVSTERING SÄGER JAN.





Photo credit to 'Tim Scott Fluid Images'



FERRARI 275 GTB / 2 SHORTNOSE (1965)
VACKRA KLASSIKER I JANS GARAGE.

och väl intrampade. De flesta kommer från Söderköping, andra från Nässjötrakten. Det var inte så lätt att hitta stenar i ungefär samma skick, men det gick till slut.”

En privat samling

Typiskt, tänker jag för mig själv. Det säger allt om vilket tålamod och vilket konsekvent tänkande som krävs för att få till det perfekta. Janne öppnar dörren. Jag håller andan. Magnifikt. Det finns inget bättre ord som kan beskriva det jag ser. Det här är ju ingen utställningshall och inget museum, det är en privat samling och det får mig att nypa mig i armen. Närmast mig står en 246 Dino i utsökt skick. Den är renoverad efter konstens alla regler, och har kommit till ganska sent i samlingen. Lite längre bort står en kundbil, en 275 GTB, och ytterligare en mycket ovanlig Ferrari 250 Cabriolet, från 1961. Båda har renoverats med yttersta omsorg. Längre bort skymtar jag ett par originalbilar, alltså bilar som inte är renoverade utan som är i sitt ursprungliga skick. Och ställd i en helt annan vinkel med extra mycket belysning står Jannes ögonsten, en grå 300 SL Roadster, även den i absolut orört originalskick med Rudge tävlingsfälgar. En av de få som finns kvar av denna modell som tillverkades i endast 22 exemplar 1957. En fantastisk bil och jag förs inte tänka på hur mycket den skulle betinga på en auktion.

De exklusiva bilarnas plastikkirurg

Det står en grupp skinnklädda fåtöljer i ett hörn av lokalen. Jag kippar efter andan och sjunker ner i en av dem. Blicken sveper från den ena bilen till den andra och jag förflyttas mentalt till en annan värld.

EN EXKLUSIV BOK TILL VARJE RENOVERAD BIL

KEITH BLUEMEL, REDAKTÖR FÖR FERRARI MAGASINET CAVALLINO, ASSISTERAR JAN MED RESEARCH AV FERRARI BILARNAS HISTORIA. KEITH SKRIVER ÄVEN TEXTERNA I DEN BOK SOM JAN FÄRDIGSTÄLLER FÖR VARJE ENSKILD FERRARI SOM RENOVERAS. EN SKICKLIG ITALIENSK FOTOGRAF DOKUMENTERAR LÖPANDE RENOVERINGSARBETET OCH PROVKÖRNINGARNA.

VARJE RENOVERING I JANS REGI SKILDTRAS NOGGRANT I EN BOK SOM TRYCKS I 10 EXEMPLAR I A3-FORMAT.





KEITH BLUEMEL,
FERRARI HISTORIAN, AUTHOR,
CONCOURS JUDGE & MEMBER IAC / PFA,
INTERNATIONAL ADVISORY COUNCIL FOR THE
PRESERVATION OF THE FERRARI AUTOMOBILE.



JAN & KEITH BLUEMEL DISKUTERAR DETALJER VID SLUTINSPEKTION AV EN FÄRDIGSTÄLLD FERRARI 246 GT DINO. HÄR MONTERAS SIDOBACKSPEGELN IN OCH ANPASSAS FÖR DEN NYA ÄGAREN.





”*246 GT Dino, en helt underbar bil att köra när den återställts i fabriks original nyskick*”



FERRARI 246 GT DINO (1972)
FÖRSTA TEST KÖRNINGEN EFTER 12
MÅNADERS RENOVERING. BILARNA TEST-
KÖRS MINST 200 KM UNDER TRE DAGAR.



När Janne håller upp lite bubbelvatten i ett glas, återvänder jag till det verkliga livet men jag har blivit mållös på kuppen. Jag tänker på när jag såg Janne i Träsnideriet som 16-åring med det bruna skinnförklädet knutet om höften. Snacka om klassresa! Men det sympatiska med Janne är att den gamla känslan finns kvar. Han har egentligen inte förändrats så mycket. Det är tiderna som har förändrats. För nu kostar inte en smörkniv tre och femtio längre. Och nu slipar han inte sina träbitar så ofta. I stället smeker han den skinande röda lacken på sin Ferrari 246 Dino, och i hans blick ser jag att yrkesstoltheten som han ärvt av sin käre far, bestämt finns kvar trots att objektet är ett annat.

Jan Kanevad har förädlat sin egen förmåga och möjligen skulle man kunna betrakta honom som de exklusiva bilarnas egen plastikkirurg, utrustad med gudagåvan att få fram det allra vackraste ur det mest medfarna. ■

