

JAGUAR XK140 AERODYNE

On n'est jamais mieux servi que par soi-même, non ? C'est ce qu'a semblé penser John Toom lorsqu'il a réalisé sa propre carrosserie sur base d'XK.



En tant que designer automobile, parfois votre vie peut ne pas être si facile. Selon l'endroit où vous travaillez, vous devez vous adapter au style et au design de la maison de design en vigueur. Que faites-vous dans ce cas si vous souhaitez vous détendre un peu ? Vous laissez libre cours à vos pensées pendant votre temps libre après le travail. John Toom, qui était employé comme designer chez Nissan USA, faisait de même. Il rêvait d'une Jaguar avec un moteur puissant et des citations visuelles de voitures de carrosserie d'avant-guerre fabriquées par des carrossiers européens. C'est avec de l'or dans les mains et un brin de folie dans la tête qu'il se lança dans cette aventure.

John Toom – Créateur de la Jaguar Aerodyne

John Toom rêvait de concevoir et de construire sa propre voiture. Il s'avéra qu'il possédait également la motivation et les compétences pour le faire.

J'ai vu pour la première fois la Jaguar Aerodyne lors du Concours d'élégance de Rodeo Drive à Beverly Hills, en juin 2012, et j'ai ensuite eu la chance de faire un tour dans cette voiture spéciale avec le propriétaire Ron Kellogg au volant (<https://vimeo.com/82472729?fl=pl&fe=vl>)

Ci-dessous, l'épouse de John, Jan Toom, écrit un hommage à son mari. J'espère que vous l'apprécierez encore, ou pour la première fois, selon le cas.

La Jaguar Aerodyne a été vendue en janvier 2020 lors d'une vente aux enchères Gooding & Company en Arizona. Estimée entre 125 000 et 150 000 dollars, la voiture est partie chez son nouveau propriétaire pour 280 000 dollars.

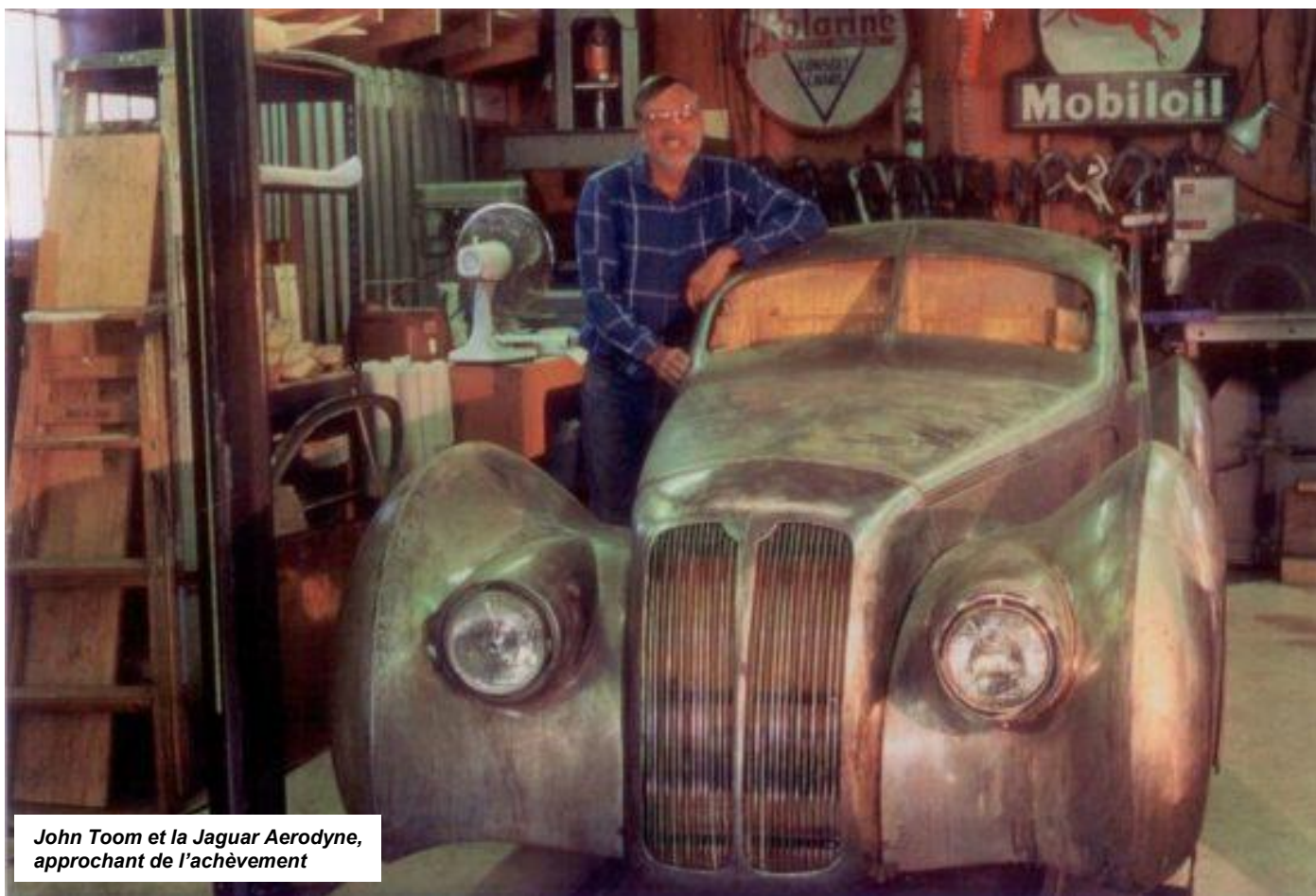


Dès son plus jeune âge, John Toom s'intéressait aux roues. Tout commença avec un modèle de camion qu'il construisit à l'âge de six ou sept ans. À huit ou neuf ans, il construisait déjà des véhicules à conduire.

Pendant ses études secondaires à Pella, dans l'Iowa, où il est né et a grandi, il customisa sa Ford 1947, la présenta au Concours de voitures customisées à Des Moines, où il repartit avec le trophée de la première place. Au fil du temps, il développa un amour pour les voitures classiques et commença à esquisser la voiture de ses rêves. Un design qui évoluerait au fil des années, et un rêve qui, plusieurs années plus tard, deviendrait réalité.

Après avoir obtenu son diplôme du lycée de Pella, il poursuivit ses études à l'Université du Iowa, puis à l'Université d'État de Kirksville, dans le Missouri, en se spécialisant en Arts Industriels. À la fin des années 1950, il quitta les hivers glacials de l'Iowa pour s'installer dans le soleil de la Californie, à San Diego, où vivaient ses deux sœurs et leurs familles. Tout en travaillant à temps plein, il poursuivit ses études à l'Université d'État de San Diego et au Mesa City College en suivant des cours du soir, et commença à travailler pour obtenir un diplôme d'ingénieur.

Lorsque je rencontrai John Toom en 1979, il était un père divorcé de quatre enfants, travaillant comme ingénieur modèle chez Magee-Bralla, un atelier de prototypes à San Diego, où il conçoit et construit des modèles pour l'industrie spatiale, ainsi que des prototypes pour des salons et musées. Certains de ses modèles sont encore exposés à Old Town à San Diego, au Sacramento Railroad Museum et au Space Museum de Balboa Park.



John Toom et la Jaguar Aerodyne, approchant de l'achèvement

Il s'intéressait également passionnément à la photographie et collectionnait des appareils photo anciens. Peut-être cela l'a-t-il motivé à inventer et construire une caméra panoramique dont les photos ont été publiées dans National Geographic. Quand j'ai rencontré John, il était très impliqué dans sa passion pour la restauration de tracteurs et de moteurs à essence anciens (le mot « lourd » est approprié, car son moteur le plus lourd pesait trois tonnes).

En 1980, John et moi nous mariâmes et nous mîmes à vivre à Alpine, une commune en bordure de San Diego, où John construisit un bâtiment de plus de 2000 pieds carrés pour héberger ses moteurs, voitures et machines, un lieu de travail idéal. Avec la stéréo réglée sur sa station de jazz préférée, il était heureux de passer son temps libre dans son atelier.

Nissan Design America

En 1982, John Toom entra chez Nissan Design America à La Jolla, alors connue sous le nom de Nissan Design International. La société japonaise voulait intégrer une touche occidentale dans ses designs de voitures, et John fut parmi les premiers employés clés à lancer la nouvelle division américaine de Nissan Design. Il gérait l'atelier de modélisation, mais son expertise était sollicitée dans de nombreux domaines.

Son ami de longue date et collègue Mike Anderson parle de lui comme « *d'un homme vraiment incroyable dont la connaissance était stupéfiante. Presque chaque jour, je me rends compte que l'apport de John était inestimable.* » N.D.I. et ses talentueux employés eurent une influence importante sur le désir de John de concevoir et développer sa voiture de rêve.



L'intérêt de John pour les moteurs à essence anciens diminua peu à peu, remplacé par une passion renouvelée pour les voitures classiques. Au fil des années, il acheta une Jaguar XK 120, une Jaguar XKE, une AC Aceca, et une Cord de 1937. La Cord n'était qu'un assemblage de pièces lorsqu'il la ramena chez lui, un véritable panier à soupe, mais il restaura la voiture à la perfection. Lorsqu'elle fut terminée, de nombreux passionnés de voitures tentèrent de le convaincre de l'exposer lors de salons automobiles, mais il n'était pas intéressé. « *Le plaisir est dans la restauration* », disait-il, et il était déterminé à poursuivre son projet principal.

Vers 1990, il commença la conception et le travail sur la voiture qu'il dessinait depuis des années. Au fil du temps, son design devint plus sophistiqué, avec une influence clairement inspirée des années 1930 et des carrossiers français à l'instar de Pourtout, Figoni & Falashi ou encore Vanvooren. Après avoir envisagé un nom français, il changea d'avis et choisit Aerodyne.

Un châssis Jaguar XK 140 de 1956 sert de base à la Jaguar Aerodyne

Tout son temps libre, John le passait sur sa voiture, le week-end et la nuit. Il acheta un châssis Jaguar XK 140 de 1956 sur lequel il construisit la carrosserie, ce qui détermina les dimensions du véhicule notamment son empattement de 2591 mm. Pendant ses pauses déjeuner, il construisit un modèle en argile à l'échelle $\frac{1}{4}$, avec quelques conseils de son ami et collègue Larry Brinker, maître modéliste.

Ensuite, avec l'équipement informatique de haute technologie de N.D.I., il put, en utilisant une sonde tactile, numériser la surface de son modèle réduit. Cela lui permit d'utiliser cette surface pour construire les moules en bois pour la voiture à l'échelle réelle, en contreplaqué de 1/2 pouce, qu'il utilisa comme patron pour former le métal. Cela seul était impressionnant, mais lorsqu'il ramena chez lui des tôles plates et droites qu'il façonna en pièces de carrosserie, c'était extraordinaire.



John Toom conçoit et fabrique lui-même l'outil ou la machine

« Je ne savais pas si je pouvais le faire », disait-il en évoquant la construction de la voiture, « je voulais simplement essayer et voir ce qui se passerait ». Il assista à plusieurs séminaires sur la mise en forme du métal et regarda des vidéos de Kent White de TM Technologies, qu'il trouva utiles. Mais souvent, il se frustra lorsqu'il voulait réaliser une forme particulière, car les outils ou machines qu'il possédait ne suffisaient pas. Il conçut alors lui-même l'outil ou la machine, comme une machine de métrologie pour mesurer précisément différents points de la voiture et garantir que les deux côtés soient identiques.

Il conçut également le Panel Pro, une amélioration notable par rapport à la roue anglaise standard. Sa conception exclusive permet aux faces avant des roues d'être libres de tout protrusion, permettant de travailler en roulant contre de grandes brides ou des pliages à 90 degrés dans la pièce. Aucun autre outil sur le marché ne possède cette caractéristique.

Carl Adams, un ami de longue date qui construit des voitures de sprint pour de grands pilotes et équipes, et qui fabrique maintenant des pompes à eau pour voitures de course en Caroline du Nord, dit : « La principale différence entre le Panel Pro et la roue anglaise originale, c'est que John a fabriqué un gauge qui déterminait la force que la machine appliquait au métal. Si c'est trop faible, ça prend une éternité. Si c'est trop fort, ça déforme, c'est difficile à harmoniser. Personne ne l'avait fait avant. » Il ajouta que John utilisait probablement le gauge par curiosité, mais qu'il l'utilisait aussi pour concevoir le Panel Pro, lui conférant le contrôle de pression le plus sensible du marché.

John fit un pas supplémentaire et construisit le Shrink Positive, un rétrécisseur léger et pratique, qu'il vend maintenant aux équipes de course locales. Il se souvient l'avoir emmené chez l'équipe Earnhardt. Après avoir essayé le Shrink Positive, ils réalisèrent en quinze minutes ce qui leur prenait normalement cinq heures. « *John n'était pas un suiveur* », dit Adams. « *Il créait ses propres idées dans tout ce qu'il faisait. Il pouvait visualiser quelque chose dans son esprit, puis travailler avec la pièce jusqu'à ce qu'elle devienne une œuvre d'art mécanique.* »

Ron et Sonya Kellogg

Finalement, tous les moteurs à essence anciens de John furent vendus pour acheter du matériel destiné à construire sa voiture, et il avait depuis longtemps perdu tout intérêt pour la Cord. Ron et Sonya Kellogg, collectionneurs et amateurs de voitures classiques de Whittier, en Californie, achetèrent la Cord et l'Acaca, et exprimèrent leur intérêt pour l'Aerodyne partiellement terminée.

« *Si jamais vous souhaitez la vendre...* », lança Ron, probablement sans imaginer qu'un jour il en serait le propriétaire. Mais John et moi convînmes que si quelque chose arrivait, ce seraient les Kellogg qui recevraient l'offre pour l'Aerodyne. John était confiant qu'ils poursuivraient ses plans et achèveraient son rêve.



Cependant, à cette époque, vendre l'Aerodyne n'était pas une option. L'objectif principal de John était de finir la voiture. Il prit sa retraite en janvier 2000 pour avoir le temps de la terminer et de se consacrer à de nombreux autres projets qu'il avait en tête. La carrosserie fut achevée et prête à être peinte. Le moteur Jaguar XKE 3.8 litres de 1963, reconstruit, était en place sous le capot. Le volant et les poignées de porte qu'il avait façonnés étaient des œuvres d'art. Le mécanisme des vitres fonctionnait parfaitement. Le tableau de bord qu'il avait conçu avec sa fille n'était pas encore terminé. Il estimait qu'il lui resterait environ 200 heures de travail pour achever la voiture. Il consacra onze années à ce projet, aidé par des collègues et par des amis.

« La partie la plus difficile, c'est de trouver le temps de le faire, et surtout d'apprendre comment », disait-il. « Ça peut être très frustrant. Tu peux travailler sur une pièce, par exemple une aile, pendant un mois, et puis la ruiner et devoir recommencer. » Il était perfectionniste dans tout ce qu'il faisait.

Lorsqu'un journaliste japonais, Eizi Hayashi, visita l'Amérique, il fit une halte chez John Toom dans son atelier à domicile. Impressionné par son travail, il prit des photos de l'Aerodyne et écrivit un article pour son magazine japonais « Axis ». L'article et les photos furent publiés dans le numéro de novembre 1998 de « Axis », vol. 76.

En regardant en arrière, John déclara que cette voiture représentait pour lui tout ce qu'il avait appris au fil des années, et qu'il trouvait son inspiration dans les formes de la nature. Son plus grand plaisir ? « *C'était la conception, et le fait que je pouvais la construire. C'était assez incroyable pour moi. Je ne réalisais pas que je pouvais le faire. Je pensais juste essayer, et j'ai appris en avançant.* »

Lorsqu'on lui demandait ce qu'il désirait le plus, il répondait toujours : « *plus de temps* ». Ironiquement, le 3 juillet 2000, six mois après sa retraite, à 63 ans, il reçut un diagnostic de cancer de l'œsophage. Il meurt le 7 août 2001 sans avoir pu terminer sa voiture.



L'héritage de John Toom

À la mort de John, comme prévu, les Kellogg ont récupéré la voiture et poursuivi les travaux entrepris en respectant les souhaits de l'initiateur, comme la peinture bleu foncé réhaussée par quelques accents chromés et un intérieur en cuir gris. Ils ont ajouté une plaque spéciale lui rendant hommage « Designer et Carrossier John C. Toom ».

Peut-être que le travail de John se résume le mieux dans cette description faite par ses collègues de N.D.A. : « *John dirigeait l'atelier de modélisation chez Nissan Design America d'octobre 1982 jusqu'à sa retraite en janvier 2000. Ingénieur mécanique, John avait un œil d'artiste et l'âme d'un inventeur. Il pouvait fabriquer avec une grande beauté pratiquement n'importe quoi, dans n'importe quel matériau. Maître de la machinerie, s'il ne pouvait pas fabriquer une pièce avec l'équipement existant, il inventait une machine pour le faire. Son sourire accueillant et son sens de l'humour en faisaient un favori chez N.D.A. Son grand talent et sa profonde humanité nous manqueront énormément.* »