

XK 140 Maurice Gomm Special

Propriétaire et pilote, M. Rick Willmott.



Connaissez-vous la Jaguar XK 140 Gomm Special ?

Si vous aviez l'habitude de vous rendre dans les années 50 à des courses en Angleterre ou si vous allez régulièrement à Goodwood, depuis quelques années vous avez peut-être vu cette voiture en course avec des Types C et autres Aston Martin DB2 ou DB3.

Cependant, comme souvent avec les autos construites pour courir, cette voiture eut un parcours mouvementé !

Celle qui nous apparaît aujourd'hui comme une Jaguar XK 140 Maurice Gomm Special a commencé sa vie en tant que voiture complètement différente.

Elle a été commandée à Paul Emery par Sir Waterlow en tant que voiture de course personnelle pour participer à des courses de week-end à travers la Grande-Bretagne en 1955 mais aussi pour rouler sur la route. À l'origine, elle utilisait un châssis Alta Grand Prix Monoplace de 1938, équipé d'un moteur Aston Martin DB2 de 2,6 litres et une carrosserie Mo Gomm. La voiture fut ainsi immatriculée pour la route le 27 juillet 1955.

Maurice « Mo » Gomm était le propriétaire d'une entreprise artisanale automobile typique, qui s'est installée dans les années 50 dans le Surrey, spécialisée dans la fabrication et la métallurgie pour l'industrie en plein essor du sport automobile. Peu connu du grand public, il était réputé pour ne pas supporter les imbéciles, tout en étant totalement dévoué à son travail. On le voyait souvent sortir de derrière son masque de soudure, cigarette allumée dans un nuage de fumée.

Il fut l'un des constructeurs de voitures de course et carrossiers les plus respectés et prolifiques du Royaume-Uni dans les années 50 et 60. Il débuta pendant la Seconde Guerre mondiale en travaillant dans des usines fabriquant des bombardiers pour la Royal Air Force.

À la fin de la guerre, Mo avait développé une habileté remarquable dans le façonnage et le travail du métal, en particulier des alliages légers d'aluminium, et il put mettre son expérience au service de la construction de nombreuses voitures de course.

Il fut aussi le constructeur de voitures pour le cinéma dont la fameuse Chitty Chitty Bang Bang ; il créa ainsi cinq châssis et carrosseries, une pour chaque transformation que la voiture subissait durant le film. La popularité durable du film fait que ces véhicules restent parmi les plus célèbres de l'histoire du cinéma.

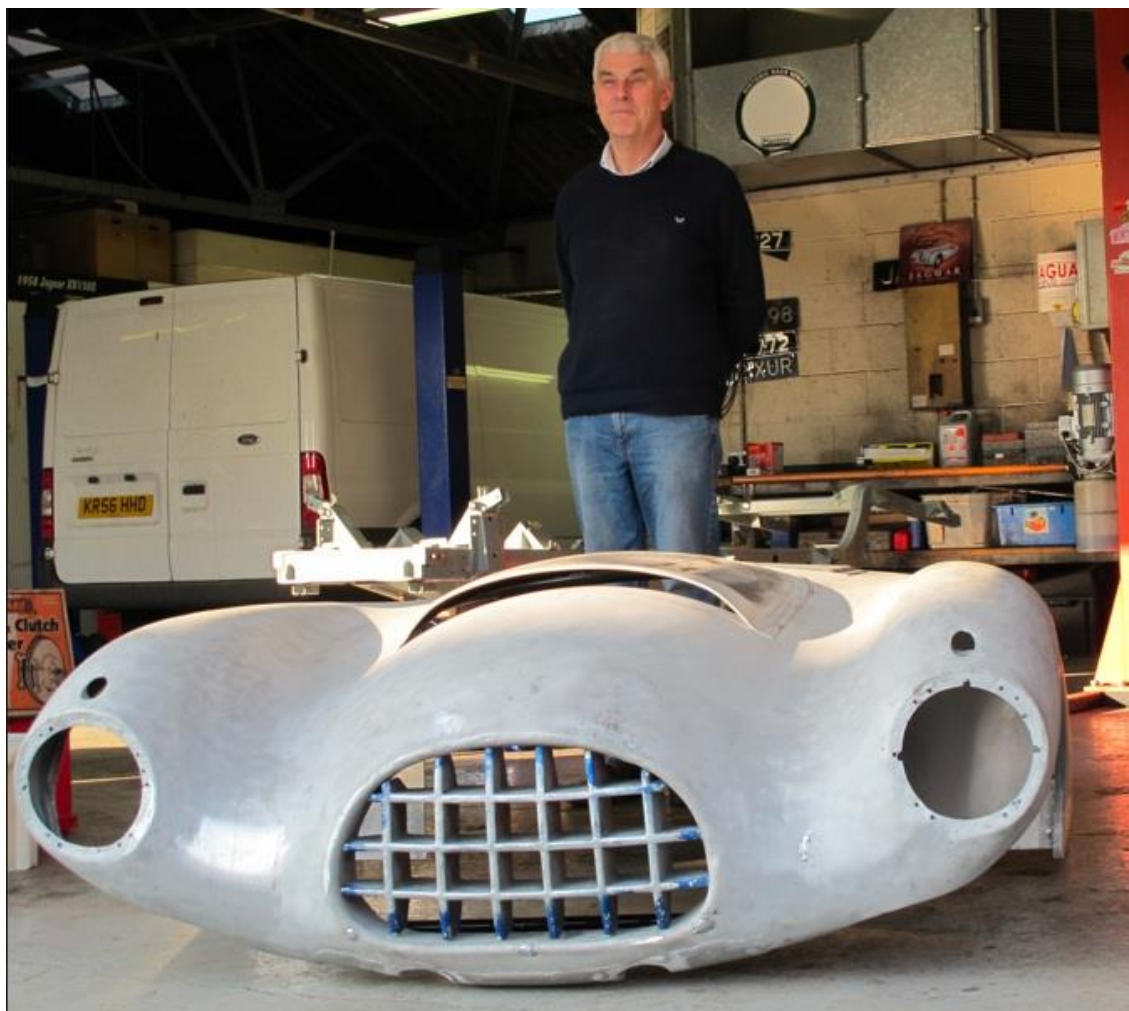
La conception de la carrosserie s'est inspirée de l'Aston Martin DB2 ainsi que d'autres voitures de l'époque, mais c'est une machine à part entière, avec une carrosserie façonnée en aluminium.

La vie en compétition de la voiture reste en grande partie mystérieuse. Tout ce que l'on sait, c'est qu'elle a été retrouvée dans un état plutôt délabré à la fin des années 1980, mais grâce à sa construction en alliage, la carrosserie était exempte de rouille.

A l'époque, la décision fut prise de séparer la carrosserie du châssis pour reconstruire une ALTA Grand Prix de 1938. Le châssis a donc été restauré dans sa configuration monoplace d'origine, et il peut aujourd'hui être vu à l'occasion de compétitions de voitures anciennes.

La carrosserie, quant à elle, fut conservée pendant de nombreuses années jusqu'à ce que Charles Fripp (le propriétaire de Twyford Moors) ait l'idée de l'adapter à un châssis Jaguar XK 140, dont l'empattement était pratiquement identique.

Il a trouvé un châssis et un moteur de Jaguar XK140 de la même année, 1955, et s'est lancé dans la construction de la voiture en accordant une grande attention au développement technique de l'auto comme cela aurait pu être le cas en 1955.



Le moteur du XK140 a été déplacé vers l'arrière du châssis pour améliorer la répartition du poids, et le capot a été incurvé vers le haut avant d'être modifié avec des entrées d'air doubles en forme de « narines » pour améliorer le refroidissement et la respiration. Le moteur a été reconstruit selon les spécifications de compétition par Sigma Engineering, puis associé à une boîte de vitesses de Type E avec un embrayage renforcé. La puissance est transmise à travers un différentiel à glissement limité, avec des amortisseurs réglables et des silentbloks en polyuréthane plus rigides sur les quatre coins.



La voiture achevée ne pèse approximativement 1 tonne. Avec un moteur XK pouvant développer plus de 250 ch, cela confère à la Maurice Gomm Special des performances proches de celles des Jaguar C et D-types, ou de l'Aston Martin DB3S. Comparée à une D-type ou une C-type, elle est beaucoup trop lourde. Mais c'est un vrai plaisir de la conduire.

Le rêve ultime de son créateur était d'obtenir la validation FIA. Mais, en raison de son passé unique, de son côté Frankenstein et de l'absence de distinctions en compétition à l'époque, sa demande fut bloquée à plusieurs reprises.



Il se peut que son nom ne soit pas le plus élégant qui soit et que son histoire chaotique vous effraie mais, ne vous y trompez pas, la XK140 Gomm est une véritable merveille. Et, à en juger par l'animation constante autour de la voiture à chaque fois qu'elle apparaît, nous ne sommes pas les seuls à lui porter une attention particulière.

Arnaud de Clercq



