



Plaisir garanti

Comme le laisse supposer le nom «Performance Tender», les canots pneumatiques Williams à propulsion jet sont avant tout conçus comme annexes à des bateaux d'une certaine taille. Lors de notre test, ils ont pourtant prouvé qu'ils en avaient bien plus dans le ventre.



TEXTE: LORI SCHÜPBACH
PHOTOS: RUEDI HILBER

Williams est connu pour être le pionnier des fameux tenders jet. Bien des modèles Sunseeker, Princess ou Fairline se pavanent avec une annexe Williams à la poupe, sur le flybridge ou dans le compartiment à canot pneumatique. L'un des grands avantages d'une annexe de ce type est évident: la poupe n'est pas affublée d'un hors-bord et d'une hélice et ne comporte que la valve d'inversion de poussée du propulseur jet. Et en position neutre, celle-ci se retrouve plus haut que l'arête inférieure de la coque de l'annexe. Un aspect pratique en matière d'entretien et de rangement, et un argument favorable en matière de sécurité: aucun risque qu'une écoute ne se prenne dans l'hélice, aucun problème dans des eaux peu profondes et aucune crainte lorsque les enfants jouent avec l'annexe.

Mais ces avantages ne sont pas les seuls aspects positifs. Les propriétés de navigation particulières et le plaisir fourni par ce bateau font de la série Turbojet de Williams une alternative valable aux «traditionnels» canots pneumatiques que l'on retrouve sur nos lacs.

Des tests dignes d'un pur-sang

C'est comme si St-Pierre voulait lui aussi contribuer à la réussite de ce test: nous avons profité d'une magnifique journée de fin d'été avec une eau à la température idéale pour se baigner et avons pu tester deux modèles Williams. Le Williams Turbojet 445 était jusqu'à récemment le plus grand modèle de la série. Ce n'est que durant la saison actuelle des salons nautiques que Williams a sorti son premier modèle équipé d'un moteur diesel: le plus long Turbojet 505D. Lors de notre test, le plus petit Turbojet 385 s'est révélé une excellente alternative au 445.

Les deux modèles sont équipés d'une motorisation identique: un moteur à quatre temps fournissant la puissance nécessaire au propulseur jet. Les deux modèles affichent un comportement dynamique sur l'eau grâce à une puissance de 98 chevaux. Contrairement aux systèmes de propulsion traditionnels passant par la transmission puis l'hélice, la puissance est directement transmise à un impeller se trouvant dans un tuyau situé au-dessous du bateau au milieu de sa coque. L'eau y est aspirée, plus ou moins accélérée selon le nombre de tours/minute du moteur puis expulsée à la

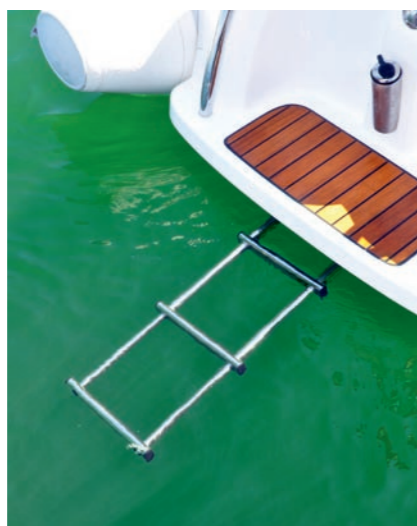
poupe. On obtient ainsi une propulsion des plus directe. Parmi les principales caractéristiques des bateaux de ce type, il y a leur accélération incroyable et leur excellente maniabilité. Lorsque le bateau doit faire marche arrière, les valves d'inversion de poussée sont baissées devant la buse d'expulsion et repoussent ainsi le jet d'eau vers l'avant. La marche arrière présente cependant un problème: le bateau doit être dirigé de manière latéralement inversée.

Piloter un tender jet de Williams exige donc un minimum de concentration et de feeling, surtout au début. Dès que le moteur est allumé, l'impeller commence à tourner et le bateau à avancer. Il est donc pratiquement impossible de ne pas bouger avec le moteur en marche. Nous accélérons après avoir quitté la zone riveraine (et dès que tout le monde se tient bien à bord). Le Turbojet 445 part au surf à un peu plus de 20 km/h et atteint une vitesse maximale de près de 70 km/h. Des valeurs plutôt bonnes pour un bateau pesant moins de 400 kg à vide. Un tel potentiel de vitesse entraîne logiquement parfois une conduite quelque peu osée. Le pilote doit avant tout faire attention dans les virages: en prenant un virage serré avec un peu trop de vitesse, le bateau subit une importante force centrifuge. Si le pilote prend alors peur et baisse les gaz au maximum, le bateau quittera la trajectoire: un bateau à propulsion jet ne peut être dirigé que s'il est propulsé. Pas de gaz, pas de virage.

Un équipement varié

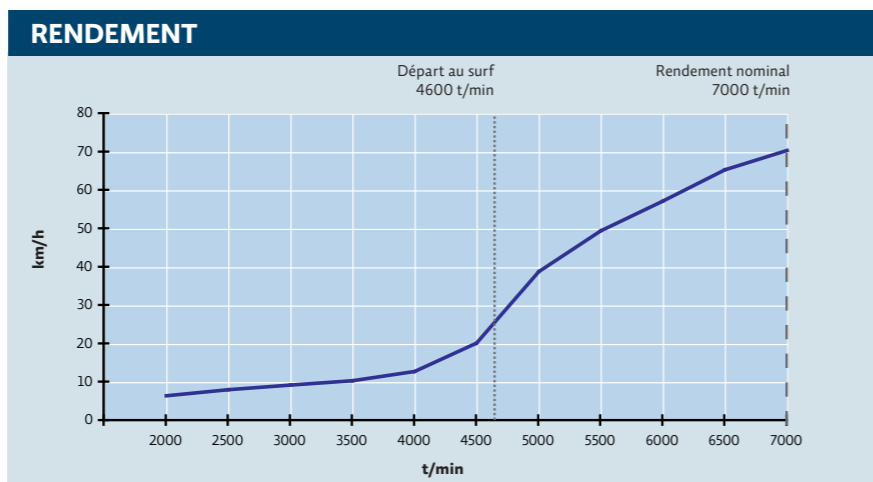
Williams attache une grande importance au fait que les turbojets ne soient pas seulement une source de plaisir, mais aient aussi fière allure (notamment afin de satisfaire les exigences des propriétaires de grands bateaux en matière de design). Le client pourra ainsi, moyennant un supplément, choisir la couleur des boyaux en hypalon, de la coque, du pont, du poste de pilotage et des capitonnages.

Entre autres options intéressantes, signalons l'échelle de bain amovible, le paquet Music avec connexion MP3 et 2 haut-parleurs étanches ainsi qu'un éclairage de pont LED. Sont par contre déjà compris dans l'équipement standard le siège jockey pour le pilote, différentes poignées, un espace de rangement étanche à la proue et sous le siège situé devant le poste de pilotage ainsi qu'une installation pour ski nautique. Au final, le but est tout de même de se faire plaisir!



WILLIAMS TURBOJET 445

Chantier	William Performance Tenders Ltd. (GBR)
Longueur h.-t.	4,45 m
Largeur	1,96 m
Hauteur gén.	1,02 m
Poids	420 kg
Carburant	70 l
Autorisation	6 adultes, 1 enfant
Catégorie EC	C
Motorisation	Weber MPE 750cc turbo
Puissance	73 kW (98 cv)
Prix de base	dès CHF 41 390.-
TVA incl., départ chantier Oxfordshire (GBR), transport, spéc. CH, homologation, livraison Suisse CHF 5300.-	
Nautec AG, 8954 Geroldswil	
Tél. 044 749 27 30, www.nautec.ch	



Point mort, dès que le moteur est lané, le jet tourne à 1600 t/min, vitesse max.: 69,4 km/h à 6900 t/min. GPS, 2 personnes à bord.

Point par Point

Williams Turbojet 445



Comportement sur l'eau



Le comportement des bateaux à propulsion jet est bien différent de celui des bateaux à moteur. Ceci est valable pour les modèles Turbojet de Williams. Nous connaissons déjà leurs atouts et leurs défauts. Il est par contre intéressant de signaler que leur moteur Weber 4-temps est étonnamment silencieux. Vrai aussi que ceci n'est pas particulièrement pertinent lorsque l'on navigue à 70 km/h sans pare-brise... Mais ce silence est très agréable à vitesse réduite.

Equipement



Deux à trois couleurs de coques différentes disponibles en option, ok! Même le choix entre trois différents capitonnages n'aurait ici rien de particulier. Mais Williams propose bien d'autres options. Les Turbojets n'étant pratiquement pas fabriqués à l'avance, le client peut choisir entre 20 couleurs hypalon différentes lors de la commande. Sans compter que la coque, le pont, le poste de pilotage et les capitonnages peuvent aussi être personnalisés.

Turbojet 385



Le plus petit Williams Turbojet 385 garantit presque autant de plaisir que le 445. Il affiche également la même vitesse maximale que son grand frère. Non seulement il est moins long, mais aussi moins large de 20 cm, pour une autorisation réduite à 5 adultes et 1 enfant. En matière de charge, la réduction de poids s'élève à 80 kg et le 385 sera donc parfait si l'on ne souhaite pas embarquer 6 personnes.

