



POWERNOW LA LAMELL

**EFFICACE, FACILE À MONTER,
PEU ONÉREUX... VOICI UN PRODUIT À
ADOPTER TOUT DE SUITE PAR CEUX
QUI CHERCHENT À RENFORCER
LES BAS ET MI-RÉGIMES DE LEUR MOTO.**



D'une simplicité enfantine, le Powernow se révèle bluffant d'efficacité à l'usage. Constitué d'une bague en aluminium traversée par une lamelle horizontale, il se fixe simplement sur la sortie du carburateur. But de l'opération : séparer le flux des

gaz en deux parties afin de faciliter leur passage. En configuration d'origine, des turbulences de flux se créent en effet à l'intérieur du carburateur, ralentissant la vitesse de passage des gaz et amoindissant du même coup le rendement moteur.

À l'inverse, le Powernow, en séparant ce flux en deux, accélère la vitesse de propagation des

gaz. Les bas et mi-régimes sont censés être grandement améliorés par cette meilleure propagation gazeuse, et cela quel que soit le modèle de machine.

Nous voici donc rendus chez Yamaha Motor France afin de tester la pièce au banc, puis en action, pour en évaluer l'intérêt. Le passage au banc nous force à reconnaître que ce produit amène concrètement un plus. Dès 6000 tr/mn, notre Yamaha 250 WR-F dotée du système commence à faire la différence par rapport à la même moto non équipée. Cette différence s'ac-

Sur le banc comme sur le terrain,
une nette amélioration du rendement
moteur à tous les régimes.



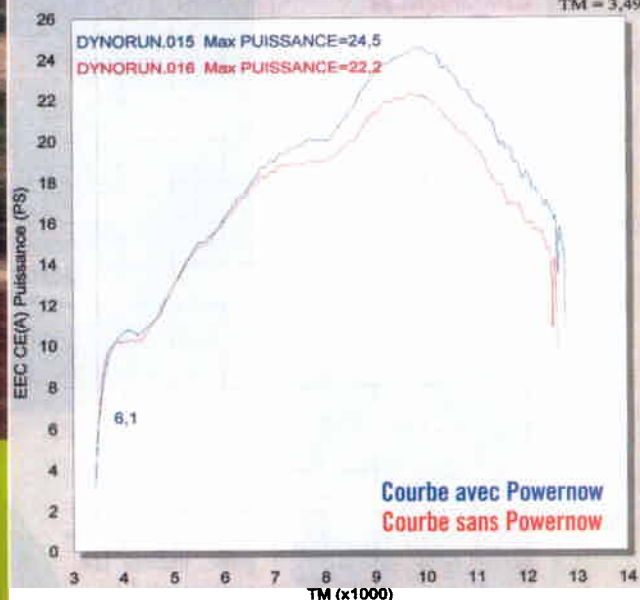
E MAGIQUE!



Conçu pour la plupart des machines, le Powernow est facile à monter, bon marché et efficace : voyez la courbe. Elu produit de l'année par le magazine *US Dirt Rider*, il est *Moto Crampons* "approved" !

YAMAHA MOTOR FRANCE

TM = 3,49



centue ensuite jusqu'à culminer à 2 chevaux de plus entre 9000 et 10000 tr/mn. Et tout cela sans aucune perte de rendement dans les hauts régimes.

Accélération plus linéaire

Vous me direz, le banc, c'est bien beau, mais qu'est-ce que ça vaut sur le terrain ? Eh bien, justement, ça vaut le coup ! Après un quart d'heure de roulage sans le Powernow, nous décidons de monter la pièce.

Dès les premiers tours de roues, le changement de comportement est, à vrai dire, spectaculaire. La

WR-F est plus linéaire et dispose d'une meilleure réponse moteur sur tous les régimes intermédiaires. Certaines courbes se négocient même sans embrayage, alors que la machine aurait brouté sans le Powernow ou avec une vitesse de plus.

En outre, le moteur monte en régime plus rapidement et facilement, et dispose de davantage de force. Sachez également que la lamelle "régularise" l'accélération, notamment dès les très bas régimes, évitant ainsi les coups de piston déstabilisants, sans pour autant faire perdre de la

puissance et de l'allonge dans les hauts régimes. Voici donc un produit relativement bon marché, disponible pour la plupart des motos (cross et enduro) et qui - surtout - améliore véritablement l'agrément et les performances du moteur, sans

qu'il soit besoin de changer quoi que ce soit. Nul doute que le Powernow ne devrait pas tarder à fleurir un peu partout dans les parcs fermés. Faites l'essai, vous devriez en être comme nous convaincus.

PAR RICH', PHOTOS YVAN.



PUISSANCE POUR TOUS

Vendu 175 € TTC, le Powernow s'adapte à la plupart des deux et quatre-temps, mais aussi aux 85 cm³ Honda, Kawasaki et Yamaha. Il se monte sans modification entre le carburateur et la boîte à air. Importateur : WER Europe au 01.43.76.91.73. ou sur www.wereurope.com (vente en ligne possible).