

LES CONSEILS DE **SELECT MODELS** SUR LES PACKS "3000/3300/3700/4200/4300" (+ rappel nicads) * : Infopub n° 1 sur 17: Demander nos autres publicités (1/12, Groupe C, Promotions, DTM, TT, Orion, conseils, etc.) 16/04/2006 (pour les packs anciens : fiche pas actualisée)



Les 3000 PANASONIC classiques (bleu)

Charger à 4.5A linéaire à 40° environ ou avec delta peak de 35 mV. En compétition on peut aller jusqu'à 45° ou delta peak 48 mV.

Après la manche, laisser refroidir un temps sans ventiler, puis vider le pack au déchargeur 20A réels pour voir l'autonomie restante. Une fois froid (10 min environ), recharger le pack à 2/3 de sa capacité, pour stockage entre deux courses c'est à dire 1 semaine ou plus. Cette dernière étape n'est pas nécessaire lors d'un week-end de course.

Avant la recharge suivante, décharger- si besoin- à 30A jusqu'à 4,8V environ, et équilibrer les éléments à la plaque lente (3 heures env.). Laisser refroidir avant recharge. Finir la charge 3 min avant de rouler (sinon *ni punch ni autonomie*). Lors de la charge un refroidissement est souhaitable, par ventilateur de taille moyenne en direct sur le pack. Ne pas trop ventiler sinon le pack se fait mal. Si charge en température, ne pas trop ventiler. Dans tous les cas, la capacité fournie au pack doit se situer entre 3000 et 4000 Ma/h. Deux charges maxi par jour.

Si vous avez besoin de punch, il est possible de charger, en surveillant le pack, et en compétition uniquement, à 6A linéaire et delta peak de 48 mV ou max. 48°.

On a vu apparaître des charges très violentes (6,5A, 100mV !) apparemment sans risque, sauf pour la durée de vie. Autre new, les chargeurs récents type Robitronic plus ou nouveau Orion D 67, font moins chauffer les packs (donc les valeurs annoncées sont à pondérer), à charge égale, et on arrive à rentrer des capacités très fortes.

Possibilité de s'en servir de suite, même si l'on constate une certaine amélioration après quelques packs. Fiables. Dépassés désormais, surtout en 12T.

Les RC 3000H SANYO

Charger à 5.5A linéaire à 42° environ ou avec delta peak de 48 mV.

En compétition on peut aller très haut (120mV/5.5A ou plus, dépend des batches) Classiquement 5.5A, 90mV, 46° maxi en sécurité, sur derniers arrivages. Le linéaire est conseillé.

Après la manche, laisser refroidir un temps sans ventiler, puis vider le pack au déchargeur 20A,5.4v pour voir l'autonomie restante. Une fois froid (10 min environ), recharger le pack à 25% de sa capacité, pour stockage entre deux courses c'est à dire 1 semaine ou plus. Cette dernière étape n'est pas nécessaire lors d'un week-end de course. Si inactivité de plus de 4 semaines faire un cycle avant usage et s'attendre à de possible faux peak.

Avant la recharge suivante, décharger- si besoin, rare- à 30A jusqu'à 5.4V environ, et équilibrer les éléments à la plaque lente (3 heures env.). En cas d'utilisation rapprochée (même demi journée) on peut utiliser une plaque de décharge rapide. Laisser refroidir avant recharge. Finir la charge 3 min avant de rouler (sinon *ni punch ni autonomie*) : Partir "chaud".

Lors de la charge un refroidissement est possible, par ventilateur de taille moyenne en direct sur le pack. Ne pas trop ventiler sinon le pack se fait mal. Si charge en température, ne pas trop ventiler. Dans tous les cas, la capacité fournie au pack doit se situer entre 3000 et 4000 Ma/h. Deux charges par jour, donc 4 dans week-end maxi!

Si vous avez besoin de punch, il est possible de charger, en surveillant le pack, et en compétition uniquement, à 6 ou 7A (12T).

Les chargeurs récents type Robitronic plus ou nouveau Orion D 67 2002 etc., font moins chauffer les packs (donc les valeurs annoncées sont à pondérer), à charge égale, et on arrive à rentrer des capacités très fortes. Fiabilité bonne. Chers. Léger rodage (2 ou 3 packs sur piste). Plus de punch que le Panasonic. Même autonomie en général que le Panasonic. Les séries récentes ont un gros punch, mais moins d'autonomie et les séries 2001 sont redevenues classiques. (Varie souvent). En octobre 2001 très bon punch et baisse prix (série "sp", les dernières). Attention ne jamais sur décharger : 0.9V à fort courant et 0.6V en lent, jamais plus bas. Le meilleur rapport perf./prix en Sanyo 3000.

Conseils valables pour la plupart des 3000.

Les TOP 3000 (Orion)

Aucun problème de charge, il suffit de s'en servir comme des Ni-cd en moins violent, à savoir 4 à 5A linéaire ou pulsé, avec delta peak de 50 mV env. sur des chargeurs classiques, donc. Bons en autonomie, moyens en punch. Pas vraiment besoin d'entretien ou de charge de stockage. Performances optimales après quelque 5/6 charges, comme les 2400/2400sp. Trois charges max. par jour. Parfaits en loisir. Pas chers. Très fiables. Entretien idéal sur déchargeur lent, classique.

Les POWERS GT 3000R

Un peu moins punch que les Sanyos, et 30 secondes ! de plus env. (3300). Entretien et charge idem Sanyos classiques, sauf moins refroidir et 5.5A. Chers. Dispos octobre 2000. Léger rodage avant d'atteindre le punch maxi. Excellents en open surtout sur grande piste consommant, avec 9 ou 10 Tours en *3, et pas moins, sinon s'écroule. (Mais moteur unique : Ressorts 160° mini etc.). Tirer long.

Les SANYOS 3000 HV

Dispos fin nov. 2001. Encore plus de punch que les derniers Sanyos 3000H, donc ~ équivalents aux pana 2, en moins chers. Pas de palier. Idéal new générations de moteurs (2002). Pour l'instant les "meilleurs depuis Nov. 2001", l'élément le plus utilisé en compétition premier semestre 2002. Conseils identiques aux 3000H. En 17T beaucoup les chargent à 6A mini, voire même à 10A. Vieillissent assez mal; Désormais plus utilisés depuis mi 2002 en 12T, ils sont les plus répandus en 17t.

Les PANASONICS 2 high volt stock (gris)

A peine moins d'autonomie que d'habitude, mais très bon punch. En fait proches en autonomie des Sanyos classique à bon punch, et mieux en punch au début. Très chers. Dispos mars 2001. 5.5A et 50mV, voire plus (6A/80mV, avec sécurité à 46°). Moteurs 9T ou plus, et attention à l'usure à cause du punch, certains utilisent la limitation des variors. Bien pour moteurs "classiques" (old génération) ou limités en tours en challenge (14T,17T etc.). Durée de vie à vérifier mais à priori correcte. Punch assez sensible à l'intensité de charge. Palier possible. 1 charge par jour, 2 vraiment maxi. Récemment très appréciés en 17T pour leur faible résistance interne, surtout lorsque bien triés et boostés.

Les PANASONICS 3 ultra (marron)

A priori idem pana 2 (en bonne série !). Très très chers. (Avril 2002)

Les SANYOS 3300HV

Arrivés oct. 2002. Evolution des 3000HV. Les premiers protos ont été décevants mais la prod. est bonne : capa un peu moins que le GP 3300 et un peu plus de punch (dépend des trieurs) en début de pack. Interdits dans certaines catégories; Charge/entretien idem gp sauf 5.5A et 72mV maxi, mais sous réserve, peu de recul sur ces éléments. Durée de vie à voir. Chers. Sanyo a quelques problèmes actuellement pour rattraper en perf. les gp qui squattent le marché de la compétition R/C.

Les SANYOS 3600

Un peu mieux que les 3300 Sanyo noirs, mais toujours à la traîne par rapport au gp.

Les GP 3300 ou powers 3300 ou autre gaine, genre Yok. etc (maj 01/01/2004, certains commentaires on disparus car plus d'actualité sur versions récentes)

Existent depuis début 2002 mais ne sont apparus qu'en juin 2002 sous différentes formes/gaines. Ils sont améliorés en tension d'origine (powers), mais les gros trieurs augmentent quand même bien le punch. Autonomie énorme; Pour la charge : linéaire 5.5A et 72mV (on peut monter un peu plus si on veut, genre 6A/90mV maxi, sinon risque de palier). Tenir compte de la température ext., par ex. 6/10mV seulement si chaud. Remarque : certains bons chargeurs nécessitent un delta plus faible : pour une « même charge », on peut noter des valeurs allant de 3-le delta théorique- à 12 mv!). La pente après le peak étant forte, un peak un peu trop élevé n'aura pas trop d'incidence de ttes façons. 1 charge par jour voire par semaine, mais en pratique on en fait 2/3 sans pb. Si charges trop rapprochées punch aléatoire sur premières versions. Certains essaient une utilisation en TT avant utilisation en piste pour le punch. Très légère ventilation en charge. En charge raisonnable en courant, et fort delta, on monte jusqu'à 4100 de capa! (sur les chargeurs précis, cela donne 3800 env., plus logique). Les versions récentes (avril 03) sont très bonnes en punch (idem nicad!), donc utilisés en piste et TT), car ce sont des "sp" depuis cette date (certains trieurs ont les gaines avec sticker sp, on en est à la 4e génération non officielle, certains appellent les derniers -06/04- "seconde génération, ou 3ème génération", et leur gaine est un peu plus rouge/plus épaisse, celle ci étant toujours rouge avec les stickers sp. On note aussi que les dernières séries, ont toutes le pole plus court). Ils sont devenus la référence en 2003. Atteignent leur plein punch dès la 2e/3e charge. Durée de vie excellente, même maltraités, cependant on s'est aperçu qu'au bout de 35 charges/décharges env., ils perdent en punch (surtout si stockés déchargés). Un peu lourds. Depuis juin 04, les dernières séries sont excellentes en punch, et à priori ne cessent de s'améliorer.

MAJ au 1/7/04 (et après !) : Pour éviter le problème de punch aléatoire voici la dernière méthode à la mode : Charge à 6A mini et delta peak de 15mV par élément; Après avoir roulé, équilibrer sur plaque rapide (mini 2A) à 0.9V/élément; Si charge dans les 6h suivantes laisser tel quel; Si plus (course suivante), mettre 1000mAh pour 1 semaine et 1900 si plus. Juste avant la prochaine recharge, équilibrer à 0.1V par élément voire plus bas, certains préconisent 0V et recharger de suite. Si plus d'un mois d'inactivité, faire un cycle la veille. Partir chaud. 01/01/2005 : pour obtenir le max de punch lors des courses, avant la décharge à 0.1V sur plaque, on peut les décharger avec des appareils à fort courant pulsé de 30/35A (spintec), c'est le must, surtout en standard 17t où il faut du boost.

Les GP 3700 classic

Arrivés mi Mars 2005 en France ils ont le même punch que les 3300 (ou un poil moins que les tous meilleurs 3300sp3, et encore qu'en début de manche, après ils prennent le dessus ce qui en fait la référence désormais au second semestre 2005) et 25 à 30 sec de plus en test soit une bonne vingtaine de sec sur la piste. Charge 6A avec 60mV de delta peak (dépend beaucoup du chargeur, si il est performant, mettre moins, à partir de 5mV ok, mais attention aux faux peak si tout n'est pas parfait) et même décharge que les 3300 dernière génération. (voir en rouge ci dessus). Le punch est atteint après la seconde charge, la première étant un peu « molle ». Partir bien chaud, en utilisant si besoin un réchauffeur de packs; Si on veut plus de boost sans perdre en autonomie, on peut utiliser le step charging (courant variant en cours de charge, en 3 ou 4 paliers), dispo sur les chargeurs modernes (mettre delta plus faible). Si on veut plus d'autonomie laisser reposer avant utilisation (ou refroidir). Homologués en France en "modifié" dès février 2005, le top. Durée de vie à priori légèrement inférieure aux 3300gp; Précision pour la décharge à comparer du 3300 : ne pas descendre aussi bas que 0.1, se contenter de 0.3, ce qui paraît logique pour ce type d'accus. Un peu plus lourds et + gros que les 3300. Les versions récentes acceptent sans pb des courants de charge supérieurs à 6A.

Les GP 3700 HMPV

Nouveaux gp, dispo en février 2006 avec un maximum de boost, autonomie et utilisation identiques aux 3700 classiques, plus chers que 3700 classiques, apparus en gaine classique dès fin 2005.

Les GP 4300

Mi Mars 2006, il s'agit de 4100 nominaux, avec un boost identique au 3700 de la marque. Les conseils de charges sont identiques aux 4200 ib avec qui ils se partagent les stands (quoique, les 4200 sont en grosse majorité désormais car meilleurs). Ils sont un peu moins péchés que les 4200 et un poil moins d'autonomie, poids identiques.

Les GP3900

Packs de loisir, avec un poil plus de capacité que le 3700 classic mais faible boost.

Les intellec lb3800

Les premières versions étaient moyennes (voir ci dessous), mais à partir de janvier 2006 ils sont l'équivalent des meilleurs 3700 gp, en légèrement moins chers.

Les Intellec ib4200 (vtec etc.)

Arrivés à Noël 2005 sur le marché; Pas de pb de boost comme version précédentes des intellec. Charge à 5A avec delta peak d'environ 30mV. 15/02/2006 : Utilisés depuis Janvier dans toutes les catégories, ils représentent ce qui en fait de mieux actuellement de par leur énergie globale supérieure à tout le reste; Seul défaut ils sont un poil plus lourds que les gp3700. Existents sous différentes appellations (big mama etc.), et quasi tous les trieurs le mettent désormais à leur catalogue : Lrp, Trinity, Nosram, Corally etc. Ils deviennent la nouvelle référence succédant aux gp3700. Charge 5A, delta peak 5mV voire moins, coupure décharge avant recharge : 0.9V, avec un mini de 0.5V, ceci élément par élément pour bien équilibrer le pack. N'utilisez que des bons chargeurs et alim. Homologués toutes courses en France sauf sport et sauf certaines étiquettes.

Les Intellec ib4200.SHV

Nouvelles versions des 4200, avec encore plus de punch, dispo. depuis mi mai, le top en matière de pack actuellement

ATTENTION : 4300 et 4200 très sensibles à la température lors du soudage !

Les SANYOS 2600nimh

Remplacent les 3000h ou hv de la marque (identique en capa et punch), et sont moins chers que les 3300/3600. Se chargent à 5A avec un delta peak assez faible de 30mV.

Les intellec 3600/vtec 3700 etc.

Apparus dès fin 2004 ils ont un poil plus de capacité que du gp 3300 (la réf. d'alors) mais moins de punch ce qui les rend peu utiles. Leur prix est logiquement bas mais lorsqu'ils sortent de chez les trieurs la différence est assez faible avec le 3300. Intellect 3800 : juin 05 : Toujours moins bons que les gp 3700, sauf certaines versions récentes, pas homologués pour 2005. Bons chiffres au banc mais paliers et/ou parfois s'écroulent. Ib3700 (vtec) aucun intérêt

RAPPEL NICAD :

Pour les 1700, 2000, 2400, 2400sp, nous vous rappelons qu'il faut les charger en pulsé de préférence, 5.5A, mini, delta peak de 120/160 mV (ou 3 delta peak), qu'ils atteindront leur meilleur au bout de 3 charges sur la piste, que l'on peut s'en servir 2 fois/j et qu'il faut les décharger sur plaque lente, env. 5h.

*Cadlage : Préférez les montages en 2*3 ou en américain, plus facile pour décharge élé/élé que les sticks; (au besoin recablez les sticks); Utilisez des prises femelles dorées type Corally*

Rappel décharge : Plaque lente : pour équilibrage/entretien, indispensable (avec "couperu****" à env. 0.6V); Plaque rapide : pour utiliser le pack plusieurs fois par jour, voir détails ci dessus, ou pour toute utilisation moderne en compétition à partir du 3300. 2 utilisations par jour maxi, les plus espacées possibles. Attention, certaines de ces plaques ne coupent pas donc très risqué pour les nimh, en particulier les gp 3300 ; Déchargeur 20A : pour "tests"

Sauf pour les top 3000, n'utilisez que des bons chargeurs spécifiques aux 3000/3300 sinon faux peaks. * Donnés à titre indicatif, peuvent évoluer selon tests futurs. Nous déclinons toute responsabilité. **Température ambiante de 20°C.** Un 3000/3300 est plus fragile dans le temps qu'un Ni Cd et a moins de punch, sauf les derniers. Conseils pour dernières versions d'accus. Les plaques lentes sont approximatives en coupures, mais suffisent largement.*** : arrêt (puis reprise) Attention un 3000 est fragile : ne pas surcharger, ne pas confiner, ne pas "presser", ne pas boucher les soupapes, ne pas sur décharger (pas en dessous de 0.3V), ne pas chauffer en soudant, etc. Attention à l'étalement des chargeurs, les valeurs peuvent varier. Sur tous les packs, ne jamais faire de charge lentes (il existe des méthodes de rodages qui le préconisent, mais jamais utilisées en compétition voiture). Coupures en delta peak données pour packs entiers. ° Certains ne conseillent pas le refroidissement. Ne refroidir qu'en compétition. Ne pas ventiler si température ambiante inférieure à 15°. Ne comparez pas les valeurs entre marques différentes. En compétition n'utiliser que des packs vraiment appariés, sinon faux peaks. N'utiliser que des packs vraiment améliorés en tension, sinon pas de pêche. Quelques secondes ou mV d'écart, ne changent rien. Le punch est donné par la rés. interne réelle et rien d'autre. Ne faite confiance qu'aux grands trieurs possédant de bonnes machines de tri et de boostage. Il existe de nombreuses méthodes de charges par exemple en commençant fort (7A) et finissant normal (5.5A) pour gagner en temps de charge, ou au contraire pour remplir au max. l'accu (fin de charge très faible, voire parfois légère décharge puis recharge), etc., la plus simple étant de finir juste avant utilisation. Egalement pas mal de méthode de coupures : delta, 0 delta, température, temps etc. Idem pour le rodage, il existe nombre de "méthodes", la plupart venant d'Allemagne, souvent pour des applications non voiture, et il ne faut pas les appliquer : il n'y a pas de rodage spécifique à faire en dehors de la piste sur un pack trié. Les "déchargeurs" intégrés aux petits chargeur sont à éviter, la plupart du temps de simples résistances, sans coupure!. Les cycles sont à proscrire, en dehors des cas évoqués ci dessus.

Packs réservés aux adultes, danger, nous déclinons, comme les fabricants d'éléments et les trieurs, toute responsabilité

Trinity • Orion • MP • Novak • HPI • Schumacher • Corally • Proline • Yokomo • Protoform • Andy's • Ride • Take Off • Paragon • Dahm • PK • Race Tech • Race Craft • RW • Edge • TRC • LRP • Bud's • HML • Elleg • Sama • Keil • Pete's • Racer Choice • Thunder Design • CS • Huday • Graupner • Select Models • Balthie • M. Troniks • Plectra • Infinity • Tekin • Kimbro • Twister • Fastrax • Kawada • Kyosho • Cobra • GM • Badl Boyz • Factory Team • Freewer • Kose • PB • Pure Tech • Sanyo • Muxtec • Nitefch • IRS • Carson • RobiTronic • Nitefch • Linsford • Eneti • Médial Pro • Futaba • RPM • Nosram • Losi • KO • Asou • JC Racing • Elleg • Powers • SMC • Panasonic • Sorex • Fantom. JB etc !

SELECT MODELS c'est : la boutique, l'électricité, les accus, les charbons, les moteurs, les variateurs, les kits de voiture électrique, de transformation, les pièces détachées, les pneus, les accessoires, les autocollants, les pignons, les couronnes, les radios, le sportswear, les servos, les amortisseurs, l'outillage, les produits, le rangement, la verrerie, l'électronique, les carrosseries, les peintures, etc. Tout pour l'électrique 1/10e, 1/12e, TT, DTM et piste F1, 4x2, 4x4, groupe C, Truck, loisir, course et compétition. Des prix bas toute l'année. Très gros stock. Nouveautés chaque semaine. PROFITÉZ DES CONSEILS DE C. BLANDIN : LE SEUL SPECIALISTE ELECTRIQUE DEPUIS 20 ANS www.selectmodelsshop.com RCS 3888669491 c.blandin@selectmodelsshop.com

SELECT MODELS 78 Rue St Pierre de Vaise 69009 LYON. Tél : 04 78 64 6 20 Fax : 04 78 64 04 09 Port. : 06 09 97 45 12