

# Moteurs Technipower T2M

Depuis longtemps, T2M souhaitait proposer une gamme de moteurs électriques performants à bas prix. Bien sûr, il existait les Pocket Rocket de chez Twister, mais mieux valait "créer" sa propre série. Ce sont les Technipower, que nous testons aujourd'hui pour vous.

Nous ouvrons le sac en plastique frappé des deux étoiles Tamiya pour découvrir 6 moteurs différents, dont deux standard 27 Tours. La présentation est très à la mode, puisqu'il s'agit de blisters. Double avantage à ceci : le prix de revient pour le fabricant et pour l'acheteur, la possibilité de voir le produit.

## Caractéristiques communes aux modifiés

Nous avons droit à 4 moteurs modifiés : 12 T double, 13 T double, 14 T triple et 16 T double. Une petite pastille de mousse empêche les moteurs de bouger à l'intérieur du blister, très bonne idée. Par contre, il n'y a aucune trace de condensateurs, alors qu'un emplacement est prévu pour les recevoir. Nous comprenons parfaitement que les antiparasites ne soient pas montés sur les moteurs à ce prix, mais ils devraient au moins être livrés. Un petit carton nous décrit les avantages des moteurs Technipower. Commentons-les. Aimants Wet : les aimants semblent excellents et ne faiblissent pas lors de la montée en température. La cage proprement dite est suffisamment épaisse et les aimants sont bien sécurisés à l'intérieur par des éclisses métalliques. En revanche, le collage est "léger". 4 trous de vis M3 et 4 trous d'aération, du classique. L'étiquette résiste parfaitement à la plupart des nettoyants moteurs et possède les

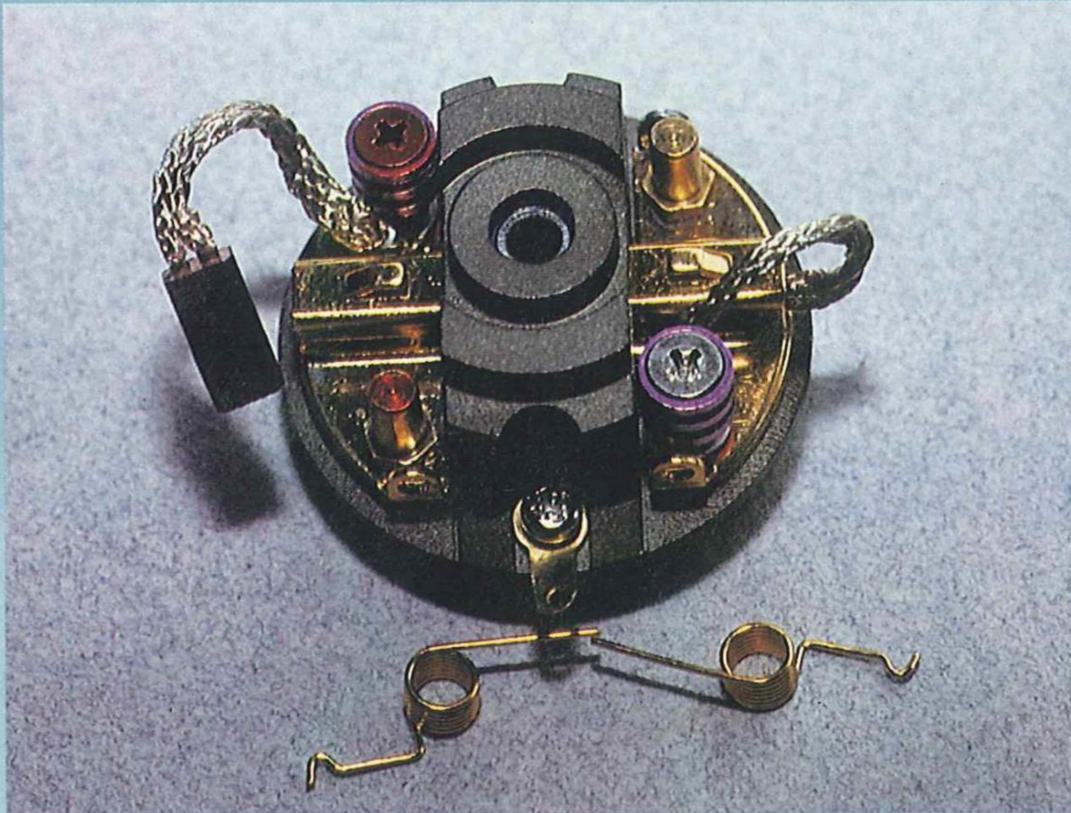
graduations nécessaires pour le calage. De plus, la référence inscrite permet de reconnaître, au premier coup d'oeil, le bobinage. Les roulements à billes sont très corrects, il faudra voir ce qu'ils donnent dans le temps. La tête : parfaite sur toute la ligne, même si elle est un peu plus lourde que les productions habituelles. Elle est percée de deux trous pour faciliter le nettoyage. Les charbons à double tresse, de fabrication taïwanaise, se sont révélés, après test, à la hauteur et bien adaptés à une utilisation tout terrain. Ils sont entièrement rodés d'origine sur certains moteurs et à moitié sur d'autres. Donc, avant de vous servir des moteurs, radez-les. Les ressorts sont sérieux et la tension bien "calculée".

Côté refroidissement, pas de problème. Il y a sur les porte-charbons dorés deux petits radiateurs rapportés, anodisés pourpre. L'une des deux vis est teintée en rouge pour indiquer le plus. La tête est réalisée en un maté-

riau résistant bien aux fortes températures et - c'est la pub qui le dit - absorbe les vibrations. Ces vibrations ne viennent pas des rotors car ceux-ci étaient, sur tous les moteurs, correctement équilibrés. Signalons, tout de même, que certains trous d'équilibrage nous ont paru bien gros. Restons sur le rotor pour signaler que ses lamelles sont un peu épaisses. Par contre, tout le reste est OK : les fils sont alignés avec soin et au vu des diamètres ils ont dû être bien tendus. Le vernis les sécurisant inspire confiance et, point très important, les fils sont soudés au collecteur. En fait, excepté l'épaisseur des lamelles et certains gros trous, on pourrait se croire en présence de productions américaines haut de gamme. Beau compliment, n'est-ce-pas... immédiatement suivi par une petite critique. Le centrage de l'induit dans la cage est réalisé à l'aide de grosses rondelles en bakélite, une de chaque côté la plupart du temps. D'où deux conclusions ; les moteurs ne sont pas cen-



Riche de quatre modifiés (12x2, 13x2, 14x3, 16x2) et de deux standards, les moteurs de la gamme Technipower se présentent de la sorte, sous blister. Les trois derniers chiffres de la référence indiquent le bobinage en question.



*A l'usage, les charbons se sont révélés à la hauteur et nous avons également apprécié la bonne tension des ressorts.*

trés individuellement (normal, ceci n'est fait que sur les moteurs haut de gamme) et l'on a des frottements inutiles sur la bague extérieure du roulement, en charge.

Les calages sont tous réglés à zéro et pour obtenir un bon rendement il faudra le monter jusqu'à la graduation +3, voire plus sur une piste rapide.

Nous disposons de 4 bobinages différents et, au vu des performances qui sont très honnêtes une fois les moteurs rodés et calés convenablement, il serait bien que T2M offre plus de choix, par exemple un 13 T triple, un 12 T triple, etc... Pour le moment, nous conseillons le 12 T double pour le 4x4. La section est forte, le couple énorme, ça déménage, et l'on pourra l'exploiter aussi bien sur courte que sur grande piste. Le 13 T double est fait pour le même usage et sera moins exigeant en électrons, donc pour les pilotes n'ayant pas de super packs ou de variateurs à limitation, ou encore, une transmission au top niveau. La section du fil étant, cette fois-ci, beaucoup plus faible, ce 13 T pourra être utilisé en 4x2, avec un rapport assez long. Le 14 triple, est un peu moins puissant que les deux autres mais son excellent rendement lui permettra de bien figurer partout, en 4x4 comme en 4x2, avec une excellente vitesse de pointe et une consommation raisonnable. Pour le 16 T double, beaucoup d'utilisations possibles ; d'abord en 4x4, c'est un moteur passe-partout, à monter sur des pistes qui consomment : herbe, boue, etc ; même chose en 4x2. Pour le 1/10 Piste, il conviendra aux pistes courtes et bien gommées. Enfin, il sera intéressant de l'essayer en 1/12 sur piste courte également en n'oubliant pas, bien sûr, de retirer de la pression aux ressorts.

### Les standards

Le premier, réf. 10540, est un standard classique, avec des charbons non apparents. Mais attention, celui-ci est beaucoup plus performant qu'un 540 Mabuchi ou Johnson. La cage possède des aimants Wet, le rotor est correctement équilibré à la pâte époxy. En un mot, un bon 540. Les charbons, comme pour tous les moteurs de ce type, sont durs et ne s'useront pas vite.

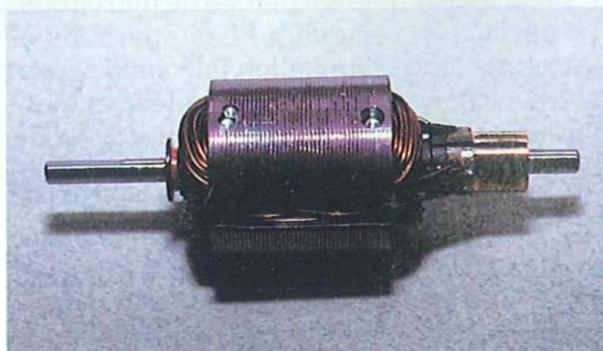
L'autre standard, réf. 10271, rentre dans la catégorie des standards de course. Bien que peu décalé, par rapport à certains de ses



*La cage possède des aimants Wet, endurants et de qualité. L'étiquette arbore une échelle de calage qui s'avérera bien pratique car les Technipower T2M sont tous réglés à zéro, ce qu'il faudra bien sûr retoucher.*



*Un des deux standards possède des charbons non apparents mais les aimants sont du type Wet et les rotors bien équilibrés à la pâte.*



*Exceptés des trous d'équilibrage un peu gros et des lamelles un peu épaisses, les rotors font penser aux productions américaines haut de gamme tant le reste est excellent.*



*Le deuxième standard s'adresse davantage aux compétiteurs car ses performances sont réellement étonnantes bien que le rotor soit peu décalé.*

concurrents, il est très puissant. Le rotor est, là aussi, bien équilibré et le jeu dans les bagues est très faible, ce qui est un point positif important. Les ressorts sont très tendus et les charbons - qu'il faudra roder - sont à tresse argent (simple) de bonne qualité. La tête est particulièrement bien refroidie, avec de grosses ailettes anodisées or et des petits radiateurs rapportés. On oublie trop souvent le refroidissement sur les standards mais Malung, le fabricant pour T2M n'a pas fait cette erreur. Nos diverses mesures ont confirmé les excellentes performances de ce standard. N'oubliez pas d'huiler (à l'huile fine) les bagues qui, sinon, chaufferaient très vite. A l'heure où j'écris cet article, le standard T2M n'est pas encore homologué en France, mais cela ne saurait tarder, car il s'agit d'un vrai 27 T. En conclusion, une bonne "petite" gamme de moteurs sympathiques, qui permettent d'aller bien pour un tout petit budget. Car j'ai gardé le meilleur pour la fin : les prix !  
**Modifié : 400F. Standard : 140F. 540 : 70F.**  
 Alors, vite, d'autres bobinages...

**Denis Blandin**

## AUTO 8 "PLUS"

- Bonne cage
- Bonne tête
- Fils soudés
- Rapport performances/Qualité/Prix
- Bon standard

## AUTO 8 "MOINS"

- Quelques détails de finition
- Pas d'antiparasites (il y a la place dans le blister !)
- Pas de notice d'emploi
- Pas assez de choix dans les bobinages