

Elaborazione motore OPS albero 13 by BRAX, con un po' di storia.....

Nel lontano 1985 ebbe inizio la mia attività modellistica in Sardegna con una SG MK2 e motore OPS. All'epoca l'automodellismo era in espansione ed fortemente alimentato da una rivalità tra Sassari e Cagliari. Ed è proprio a Cagliari che c'erano i piloti più forti come Franco Matta e Bruno Parisi, più volte campioni regionali ed i vari Giuseppe Tinti, Tonino Etzi, fratelli Luca, quel simpaticone di Gandino ecc.

Il risultato era che noi Sassaresi prendevamo certe batoste (a volte nessuno di noi riusciva entrare nemmeno in finale) ma non tanto per una questione di guida quanto per il fatto che nei tratti veloci le nostre macchine pareva stessero facendo uno spuntino. Tanto è che c'era sempre pronta una bomboletta di vernice per ritoccare la carrozzeria! Ma nonostante questo, si tornava a casa contenti di aver passato una bella domenica. Ma.....?

Ed è qui che comincia la svolta. Vista la mia attività in quel periodo (preparavo motori di go-kart e moto da cross) decisi di metter mano al mio motore e con grande soddisfazione i risultati vennero fuori. Motore veloce, scattante, regolare, l'interesse degli amici per farsi ritoccare i loro motori e preparare le macchine, ed i primi risultati; finali per diversi Sassaresi, (spesso più noi in finale dei Cagliaritari) e le prime vittorie. Finalmente la musica era cambiata.

Tra di noi però c'era un ragazzo particolarmente bravo, Alessandro Santona, un passista puro molto pulito nella guida col quale decidemmo di fare coppia. Io preparavo motori e macchina, lui pensava a guidare e il papà Oreste sponsorizzava. E così le vittorie si susseguivano una dopo l'altra sia nelle manifestazioni che in gare di campionato regionale AMSCI (due anni di fila). Il risultato più bello ma anche più amaro quello del C.I. pista a Messina nel 89, credo fosse quello l'anno, vinse Massimo Fantini con la BMT di scatola. Alessandro per poco non entra direttamente in finale, con una delle uniche due SG MK4 presenti, il colossale fiasco della SG all'epoca perché da originale pesava pronta a partire quasi quattro chili, ma la nostra dopo un'estrema cura dimagrante dal peso accettabile di 2,750 Kg viaggiava forte. Poi in semifinale, quando tranquillamente l'accesso alla finale era garantito, un concorrente decolla sul cordolo e dove ti va atterrare? Sulla nostra macchina tranciando di netto il carburatore! E addio finale. Bella sfiga. Resta almeno la soddisfazione di essere stati tra i più veloci nel dritto.

Nel 90 il sottoscritto smette col modellismo perché il mulo (io) era ormai stanco di trainare il carro praticamente da solo MA nel 2006, dopo essermi trasferito ad Olbia, riscopro la indimenticata passione tramite il gruppo Rally Game del Olbia Racing Team. Riprendo a girare con una MZ1 e naturalmente con il vecchio amore degli OPS. Vanno bene, tirano ai bassi da matti, perfetti nella carburazione (un minimo da paura e non spengono mai) ma AIME', quanto alla velocità di punta non ci siamo! E allora mano agli strumenti e vediamo cosa si può spremere in più!!!

Ed ecco qui ciò che penso vi possa interessare di più.

Ci sono due versioni di modifica che si possono osservare nelle foto.

La prima versione è messa a confronto con l'originale nelle varie lavorazioni mentre la seconda è un'evoluzione più spinta a livello dei diagrammi dell'alimentazione e scarico.

Onestamente devo dire che il test in pista ha dato grandi soddisfazioni (come si dice in gergo fa buchi in terra) anche l'allungo è migliorato ma un tale esubero di potenza potrebbe essere negativo nella gestione della macchina soprattutto sulle piste sporche o con un'assetto non ottimale che non permette un'adeguata motricità.

Comunque il motore rimane regolare e non dà problemi di instabilità di carburazione o di temperatura. Con carburatore da 8mm il consumo è abbondantemente oltre i 6 minuti.

La seconda versione che deve essere ancora testata, in virtù dei diagrammi adottati, dovrebbe essere meno aggressiva in basso con una progressione verso l'alto superiore. Vedremo cosa dirà la prova in pista e poi in gara.

Per ora è tutto, il prossimo lavoro sarà sul OPS con albero da 14 che tra l'altro avevo già modificato solo di albero ma ho in mente altri accorgimenti in quanto sono usciti nuovi cilindri che si possono lavorare molto bene.

Saluti a tutti, Jan Podesva

P.S. per chi fosse interessato mi può contattare tramite e-mail – [qwerty588@email.it](mailto:qwerty588@email.it) o al n° tel. 392.3443768

---

Albero normale a confronto con la vers. 1





Albero vers. 2





Confronto cilindro vers. 1 con l'originale





Cilindro vers. 2 – varia lo scarico e travasi



Pistone e biella vers. 1 a confronto con l'originale



Pistone e biella vers. 2 (sul pistone varia la fasatura del travaso)





Tappo carter - lucidatura canali di flusso



Testa sperimentale – la lavorazione è sul lato opposto allo scarico e sul diametro della coppola.  
In teoria dovrebbe creare un volume di accumulo dei gas freschi e ridurre la pur minima dispersione attraverso la luce di scarico, caratteristica dei motori 2 tempi. In pratica sembra che funzioni, visti i consumi riscontrati.

