

Un bicilindrico formidabile: l'OPS B. 20

Rientrato dalla Svezia dopo la vittoria del Campionato Europeo automodelli nell'agosto del '71, Gualtiero Picco si prese quindici giorni di ferie e Gualtiero quando fa le ferie lascia la produzione in serie e si diverte... costruendo prototipi. Così in quindici giorni nacque il B.20.

Non si pensava neppure lontanamente, allora, di produrlo ma accadde che tutti coloro i quali lo vedevano chiedevano di poterne avere un esemplare. Si è pensato di accontentare queste richieste allestendone una piccola serie che sarà limitata a circa cento esemplari, molti dei quali sono già venduti. La vendita dei rimanenti sarà fatta su prenotazione e la consegna è prevista intorno al maggio 1973.

Il motore verrà fornito in due versioni:

- Standard, monocarburatore e bielle su bronzine
- Special, bicarburatore e bielle su rullini

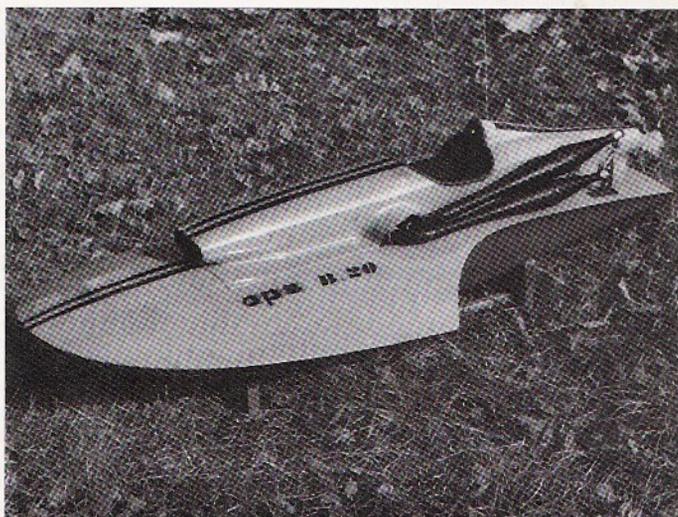
Il B.20 è un bicilindrico in linea di 20 cc. di cilindrata, alesaggio mm. 23,85 e corsa di 22 mm., usufruisce perciò di camicie ABC, pistoni, bielle, carburatori e pipe degli OPS Speed Serie 70/73. L'albero, scomponibile, gira su 6 cuscinetti a sfere e le bielle posono, come sugli OPS Speed, essere del tipo a bronzina o a rullini. L'aspirazione avviene attraverso un albero separato che consentendo due fasi di aspirazione per ogni giro deve quindi ruotare a velocità dimezzata rispetto all'albero a gomiti. La trasmissione fra i due alberi avviene a cinghietta dentata e puleggie dentate rispettivamente di 10 e 20 denti. Lo sfasamento fra le fasi di scoppio dei due cilindri è di 180°, questo permette un buon bilanciamento e quindi assenza di vibrazioni. I due carburatori sono del tipo OPS 069 con foro interno di 8 mm., nella versione monocarburatore il foro interno sarà di 9 mm. I travasi sono del tipo Schnuerle, a tre luci di travaso e scarico accordato e l'accoppiamento ABC cioè con camicia in ottone cromata e pistone in alluminio senza fascia.

Le pipe, sono, come già abbiamo detto, le stesse degli OPS Speed con l'aggiunta di una curva che funziona da prolunga indi-



spensabile per il regime di 15 ÷ 17.000 giri del B.20. Il monoblocco è diviso in tre parti; le due inferiori combaciano lungo l'asse dell'albero a gomiti, soluzione indispensabile per un corretto alloggiamento dello stesso, la parte superiore inizia in prossimità delle luci di scarico e termina al bordo superiore della camicia, otto tiranti bloccano insieme le tre parti. Questa soluzione obbligatoria per il divertimento feriale di Gualtiero Picco che ricavò di fresa dal pieno

tutto il monoblocco, verrà abbandonata nella piccola serie che disporrà di una fusione in terra divisa solamente lungo l'asse dell'albero ma non più a metà cilindro. Oltre al vantaggio di una maggior rigidità la fusione in terra consentirà di diminuire notevolmente il peso del B.20 che per il prototipo è di circa 1700 gr. mentre la versione definitiva peserà circa 1300 gr. La testa è emisferica identica quindi alla camera di scop-
(segue a pag. 745)



Lo scafo che ha tenuto a battesimo il bicilindrico.