



LEGENDARY ENGINE

伝説エンジンに大興奮!!

# 幻のL型用DOHCヘッド 元祖TC24-B1搭載の2台が吠える!!

1980年にOS技研が発売した「TC24-B1」は、SOHCのL28型エンジンをDOHC24バルブ化することで、325psを発生した。自動車メーカーではない部品メーカーがワークスを凌ぐパワーユニットを作り、それをたったの9台ながら市販したのだから、その衝撃は計り知れない。そんなチューニング史に残るエンジンを修復し、さらにチューニングを加えているのが、片岡ハコスカと富松Zの2台。いずれもオーバーホールとアップデートを繰り返し、最高出力は350psに達する。貴重だからといって倉庫に閉じ込めておくのではなく、それぞれのオーナーのセンスでアレンジが加えられ、現役バリバリのチューンドとして動態保存されていることに、大きな衝撃を感じるのだ。

TEXT : HIROSHI SHOUMATSUMOTO/正松本 宏  
PHOTO : RYOTA-RAW SHIMIZU/清水良太郎







# TC24-B1





LEGENDARY ENGINE

伝説エンジンに大興奮!!



L型6気筒エンジン用に開発されたDOHC24バルブの初期型TC24-B1をさらにチューンナップ。OS技研のφ89mm鍛造ピストンを組み込んでボアを拡大し、カムはIN/EXとも320度を選んで性能アップを図る。

# TC24-B1

GC10 SKYLINE 2000 GT



# TC24-B1を2基購入したツワモノ、 瀕死のエンジンプローからの復活劇!!



## 青春を彩ったTC24と 2度目の青春を謳歌する

片岡功一さんは、多くのユーザーにとって憧れの存在であるTC24・B1を、人生で2度も購入したという驚愕の経歴を持つ。1度目は35年前、片岡さんが23歳の時。当時、高年式だったS130Zに乗っていた。チューニングシーンではL28型改3が確立されており、それを凌駕するスベックとメカニズムに「これしかない!」と直感。まだ若かったこともあり、カムカバーの形状など、その硬派なビジュアルにも強く引きつけられたようだ。

少しでも早く納品してもらおうと、OS技研には全額先払いで代金を支払ったが、完成したのは2年後。それでも9000rpmの常用が可能な、超高回転型ユニットの刺激的なパンチと伸びは、待ち疲れていたことなど一瞬で吹き飛ばすほどのインパクトだった。

その後、このTC24・B1を搭載したS130Zは売却。ポルシェ356へと乗り換え、アコードSiRなどを乗り継ぎ、チューニングカーとは無縁の平穏な日々を送っていた。

それから25年ほどが経過したある日、L型6気筒4バルブの元祖TC24・B1を復活させた「トミタク」こと富松拓也さんと知り合う。そのエンジンを搭載した彼のS30Zに試乗させたもらった瞬間に、荒々しく痛快な加速に酔いしれていた当時の記憶が走馬灯のようによみがえったのだ。

この出会いを機に、片岡さんにとって2度目の青春がスタートする。元OS技研で長瀬発動機代表である長瀬肇さんが、TC24・B1を大切に保管していることを聞きつけ、何度も直談判

23歳当時は、S130Zに新品のTC24-B1を搭載していた。現在は4ドアのGC10ハコスカに搭載し、日常的にモンスターパワーを楽しんでいる。細部におよぶ作り込みは、片岡さんならではの。







## TC24-B1

GC10 SKYLINE 2000 GT



①片岡さんにとって人生で2基目となるOS技研の初期型TC24-B1。ヘッドの前方に浮き上がる威光を放つそのロゴは、貴重な名機の証だ。一度は壊滅的なエンジンブローを経験したが、片岡さんの熱意と、それに応えたトミタクと富松さんの努力によって、見事に復活した。②DIYや細かな作業を得意とする片岡さんの遊び心が表れている車台プレート。機関型式が「TC24-B1」と記されるほか、最高出力は「MONSTER」となっている。③キャブレターには、ウエーバーの最大サイズとなる55DC01S/Pをセットアップ。専用設計の45mmファンネルを組み合わせ、キャブのリンケージはピロボール化されていて、正確なセッティングを可能にしている。また、燃料配管はキャブの下側に配置。バキュームパイプも片岡さんのお手製だ。



ニッサ GC10 型	
気筒容積	1998 cc
最高馬力 回転数	<b>MONSTER</b>
軸間距離	2640 mm
機関型式	TC24-B1
車台番号	GC10-051000
保安基準適合	5-6
日産自動車株式会社	

に通り、とうとう譲ってもらえることになった。ハコスカに搭載して改めてTC24-B1と対峙した印象は、「血圧もアドレナリンも上がりっぱなしで、とても平常心では乗れないほどパワフル」と、強烈なインパクトと個性は全く色あせていなかった。

そんな調子なので、しばらくは不満もなく、フルオリジナルの状態でも乗っていたが、2年が経過した頃に走行距離が延びたこともあり、オーバーホールを決意。細部にいたるリフレッシュは富松さんが手がけ、元祖TC24-B1のウイークポイントだったカムやロッカーアームの再構築も実施した。

腰下もOS技研の鍛造ピストンを組み込んでボア径をφ89mmに広げ、2・8ℓから3ℓへと排気量アップ。高出力化に備えて、海外製日断面コンロッドの導入や、L28型クランクへのタフト加工などを実施している。

ハイパワーなエンジンを生かすべく、駆動系の見直しにも着手。OS技研のスーパロックLSDを組み込み、デフのヒート対策としてアルミ冷却フィン装着した大容量デフカバーをワンオフで製作した。ミッションにはOS技研がかつて展開していた71B用5速フルクロスが組み込まれている。

また、壊さずに長く乗り続けるための各部トラブル対策も万全だ。オイルパンは加速時にオイルが片寄るのを防ぐため、ストレーナーの吸い口を後方にオフセット。オイル容量の大幅な増大も図られる。さらに、ヘッドに上がったオイルをダイレクトにオイルパンへ戻す目的で、ヘッドの後方に通路を新設。オイルクーラーも追加する。

油温管理だけでなく、アルミ3層ラジエーター+大型電動ファンを導入す





④初期型TC24-B1のタコ足も残されていたが、6-3-2形状から、限りなく等長の6-1形状ヘレイアウトを変更し、パイプ径もφ40mmからφ48mmへとサイズアップ。高回転域での伸びを求めた設計だ。タコ足の上にあるパイプは、専用の外付けウオーターギャラリーだ。⑤大容量のアルミ3層ラジエーターと大型電動ファンを装着。夏でも安定した水温を保つ。⑥フロントグリルには、レッドの「TC24-B1」エンブレムが誇らしげに輝く。グリル内にはオイルクーラーを設置。



## SPECIFICATIONS

### 72年式 スカイライン2000GT(GC10)

- エクステリア:白(ボディカラー)、テールレンズ黄色加工、ギャラクシー製HID
- エンジン:L28型改38仕様、OS技研TC24-B1(81年式/シリアルナンバー11番)、ボアφ89mm×ストローク79mm(圧縮比11.5)、OS技研製カム(320度、10.5mmリフト)、バルブサイズ(INφ35.5mm、EXφ30.8mm:TC24-B1専用設計)、ホンダN360用/バルブスプリング、コッター、リテーナー(当時のOS技研純正)、OS技研製鍛造φ89mmピストン(トミタクSPL)、SAENZ製H断面コンロッド、L28型用クランク(タフト加工)、ウエーバー55DC01/SP、長瀬発動機製φ48mm等長タコ足(6-1)、φ80mm→φ90mmシングルマフラー
- 点火系:永井電子機器製MDI、ワンオフプラグコード
- 燃料系:ポッシュ製燃料ポンプ(ポリシエーターボ用)
- 冷却系:アルミ3層ラジエーター、アールズ製オイルクーラー
- 駆動系:OS技研製トリプルクラッチ、5速フルクロスミッション、スーパーロックLSD(ファイナル4.3)、大容量アルフィンカバー
- サスペンション:ビルシュタイン製車高調改(F)8kg/mm (R)23kg/mm
- ブレーキ:(F)純正オプションMK63/スターロード製マスターバック&Sシリンダー
- インテリア:Defiφ115mmタコメーター、φ60mm油圧、油温、水温計、スタック製燃圧計(電気式)、ブリッド製ヒストリックス/ダッツンコンベステアリング
- タイヤ:アドバン ネオバ(ADO8 195/50R15
- ホイール:RSワタナベ(マグネシウム)(F)15×8J ±0 (R)15×8.5J -6



⑦エンジンルームの助手席前あたりに貼られているブロックナンバーのプレートも、片岡さんのお手製。演出にも強くこだわる。⑧ピロアッパーマウントを加工し、キャンパー角を最大限に確保。スペース的に厳しいとされるハコスカの4ドアモデルながら、フェンダー加工なしでフロント8J、リア8.5Jのワイドリムホイールを装着することに成功している。⑨ブレーキのダイレクト感を強めるため、マスターバック&マスターシリンダーはスターロード製に変更。キャップを留めるプレートは自作だ。⑩エンジンルーム前方の運転席側には、配線を整理するためのプレートを増設。普段は黒いカバーで覆っている。⑪初期型TC24-B1の発売当時のマフラーがφ54mmデュアルなのに対し、現在の片岡さんは、φ80-90mmのシングルパイプを採用。6-1等長タコ足の組み合わせによって、素晴らしいエキゾーストノートを響かせる!



いきなると目論んでいるのだ。

「前代未聞の大手術は、2週間ほどのあいだ、ほぼ不眠不休で続けられ、ついに修復に成功。復活を遂げてからすでに5年が経過し、2万kmを走破したが、今なお快調に走り続けている。ただし、大きなトラブルを経験したからといって、片岡さんはアクセルを踏む力をセーブしたり、走行を控えたりしようなどとは微塵も思っていない。今まで以上にこまめな点検とメンテナンスを心がけ、良好な状態を維持しながら、愛車と愛機をまだまだ進化させて

るなど、水温のヒート対策も抜かりない。TC24-B1の搭載により、タコ足からの熱がインテーク側に影響しにくいクロスフローへと変更されたことも大きなメリット。オールラウンドで安定して使いこなせるようになった。

ところが、いくら気をつけていても、トラブルは予期せず訪れる。イベントに参加するため、岡山から富士スピードウェイに向かうロングドライブ中に、エンジンが突然ストップ。インテークバルブのうちの1本が折れて燃焼室内で暴れ、ヘッドからピストン、ブロックまで、エンジン構成パーツの大半にダメージがおよぶ重傷となった。

通常なら、迷わず廃棄する状態だが、「何かなんでも、この名機を後世に残したい」という片岡さんの強い熱意が伝わり、富松さんが再生を決意。ピストン、コンロッド、クランクはそのまま使えたが、クランクとブロックは新たにL28型用を調達。致命的なダメージを負ったヘッドの燃焼室部分は、いったんアルゴン溶接で完全に埋め、燃焼室の形状やプラグホール、バルブシート、吸排気の通り道となるポートなどを、イチから製作し直していった。

「前代未聞の大手術は、2週間ほどのあいだ、ほぼ不眠不休で続けられ、ついに修復に成功。復活を遂げてからすでに5年が経過し、2万kmを走破したが、今なお快調に走り続けている。ただし、大きなトラブルを経験したからといって、片岡さんはアクセルを踏む力をセーブしたり、走行を控えたりしようなどとは微塵も思っていない。今まで以上にこまめな点検とメンテナンスを心がけ、良好な状態を維持しながら、愛車と愛機をまだまだ進化させて





以前はリアに205/50R15のタイヤを装着していたが、フェンダーに干渉するため、195サイズを8.5Jのワイドリムで引っ張り、干渉を回避している。



1



2



3

1 オールラウンドで幅広く使いこなすため、ヘッドライトはHIDバルブに交換済み。ボンネットはリストード製のカーボンを採用するなど、最新パーツでもいいものは積極的に取り入れるのがモットー。  
2 RSワタナベのマグホイールは、なんと息子さんからのプレゼント。親子で充実したクルマ道楽となっているようだ。  
3 テールランプはハコスカ4ドアモデル用のユニットをベースに、アクティのレンズを使い、レッド点灯のウインカーをオレンジ点灯に変更している。エンブレムは「TC24-B1」だ。



5



6



4

4 シンプルかつ機能的にまとめられたインテリア。派手さはないが、走りをスティックに楽しむにはふさわしい装い。ミッションはOS技研の5速クロスを組み込んでいる。  
5 レース用ワイドミラーは、本物としか見えないが、木製のワンオフ。とにかく自作が可能なのは細部まで違和感なく作り込むのが片岡さんのポリシー。  
6 デフィのタコメーターを中心に、視認性を重視しながら、油温、油圧、水温といった追加メーターを、純正のメーターパネル内に違和感なくインストールしている。ステアリングコラムの上にある青いカバーは、スタック製の燃圧計。普段は見ないためフタをしてあるそうだ。

# TC24-B1

GC10 SKYLINE 2000 GT



OWNER

片岡功一さん(岡山県)

貴重な元祖TC24-B1ながら、過保護に保管しておくのではなく、潜在するポテンシャルを最大限に引き出すためにさらなるチューニングを施し、愛車のハコスカに搭載して楽しんでいる片岡さん。ロングドライブからワインディング、サーキット走行まで、さまざまなステージで積極的に走り込んでいる。特に、マフラーはサイレンサーのサイズやパイプ径、独自のチューニングなどによって、ステージ1~3までの3タイプを用意。ストリート、イベント、サーキットと、目的に合わせて使い分けるほどの強いこだわりを持っている。



7



9



8

7 TC24-B1搭載をアピールするため、リアトレイには予備のヘッドカバーをディスプレイ。ダミーでプラグコードも取り付けられて、かなり凝った演出。リアに横置きでTC24-B1を搭載しているイメージ!?  
8 大径キャブの採用に合わせて、トランクの右側にはボルシェター用のボッシュ製大容量燃料ポンプを搭載する。ブルーのパーツは燃料フィルターだ。  
9 こんなところでも気のきいた自作技を披露。純正はカギでロックされているが、つまみを回し、フューエルリッドが開けられるようにアレンジしている。



運転席のシートは、ブリッド製のヒストリックスをチョイス。程よいホールド性を備え、なおかつスバルタン&クラシカルなデザインが決め手となった。助手席と後席は純正。