



憧れの元祖TC24-B1を復活させ  
トミタクSPLでフルチューン

# TC24-B1

S30 FAIRLADY Z

元祖TC24-B1と組み合わせるのは、L28改30仕様。ピストンはOS技研のφ89mm鍛造ハイコンプ、カムは東名でIN/EXともに320度を組み込んだ、トミタクSPLだ。

思い入れの強いTC24-B1を搭載するだけに、「不釣り合いな車体には載せたくない」と、ボディメイクに関しては、「ペイント&ボディワークス寺元」に依頼。各部に補強が入られているが、見た目はノーマル風というスタイル。完成して10年が経つが、ガレージ保管の皇恵もあって、コンディションは抜群。



## TC24-B1

S30 FAIRLADY Z



①ボンネットは、ボディの軽量化のために、リスタード製のカーボンを装着。フロントスポイラーは当時モノだが、メーカーは不明。②リアスポイラーの誇らしげに存在感を放っているエンブレムは、ヘッドのフロントカバーのロゴから型を取り、エンブレムとして仕立てたもの。③ホイールは中古で購入したRSワタナベのエイトスポーク。ガンメタでペイントしてリフレッシュされている。サイズはフロント15×7.5J、リア15×8Jだ。④マフラーは純正と同じ取り回しとなるデュアルパイプレイアウト。パイプ径はφ60mmで、長瀬発動機が製作を担当。テールエンドは、Z432と同じ縦デュアルのデザイン。トミタク・フルチューンのTC24-B1サウンドが炸裂する。

### オリジナルに修復した後 10年を費やして熟成を重ねる

小学生の頃からメカニカルなパーツに魅了され、チューニング雑誌を愛読するほどのクルマ好きだったという「トミタク」こと富松拓也さん。その当時にOS技研がTC24・B1の宣伝に使っていた「本物のツインカム」というフレーズが、成人してからも頭から離れず、20歳頃から本格的に元祖TC24・B1を探しはじめた。

とはいえ、生産台数9台とアナウンズされる名機を見つけ出すのは困難を極めた。情報の提供を得て駆けつけても、誤情報であることが大半だったが、10年以上が経過したある日、ようやくホンモノのTC24・B1と巡り合う。それが2003年のことだ。

残念ながら、見つかったエンジンは実動品ではなく、各部がバラバラの状態で、主要構成パーツは一応揃っているものの、欠品している部品もあった。前途多難であることは明白だったが、「ここでボクが動かないと、伝説のツインカムヘッドは幻になってしまう」と奮起。傷んでいたバルブガイドはイチから作り、ガタガタになっていたシートリングの製作にも挑んだ。

主要部品では、LZ16型用の87・8mmピストンが組み込まれていたが、コンロッドは歪み、クランクもジャーナルが傷だらけだった。そこで、コンロッドはφ23・5mmという特殊なピン径のLZ16型用ピストンに合わせて、L20型用を加工。クランクはL28型用で、コンロッドとともにタフライド処理を施し、表面硬度アップを図る。

車体探しは念願のTC24・B1を手に入れてからスタート。ワンオーナー



8



9



5



10



7



6



11

③スピードメーターは純正だが、デフィのφ115mmタコメーターが違和感なくインストールされている。1万1000rpmまで目盛りが刻まれ、気分が一気に高まる。ダッシュボードのメータースペースに違和感なくインストールする水温、油温、油圧の各メーターはφ60mm。④何気ないところに遊び心が。バスの降車ボタンをモチーフに「逃げ出したい人はこのボタンを押してください」と、ダミーボタンを作った。⑩ミッションは71Bのケースに、2速と3速がダブルシンク口のS14用OS技研5速フルクロスが組み込まれている。

⑤余分な物は一切装着せず、機能性を重視してシンプルにまとめられたコクピット。ステアリングは定番のダツコンベステアリング。⑥シートは当時物のオートロック製フルバクを左右に装着。⑦ボディのレストアと補強の際に、各部のスポット増しだけでなく、使用する鋼材の厚みを厳選し、フレームの構造などもイチから見直して高剛性を実現する。助手席の足元には、点火系のイグナイター、MSDの6ALをセット。ちなみに、デスピはマローリ改を装着している。

⑪フルストリップによりレストアにより、外装と同色で車内も塗装されているが、カーペット類を数かず、ベイントがムキ出しの車内。ブラックの内装とのコントラストが映える。オーソドックスなロールケージやタワーバーを装着している、それ以前に、スポット増しやガセット補強によって、異次元のボディ剛性を手に入れている。



のS30Zを譲ってもらったことになったが、ボディの状態が良くなかったため、エンジンと同時に進行でボディの修復にも着手することになった。

ただし、ボディは「TC24・B1にふさわしい、しつかりとした車体に載せたい」と考え、板金&フルレストアはプロに依頼することに。いったんフルストリップの状態にして、ボディパネルやフロアの修復、フレームの再構築、フレーム修正機を用いた修復などを実施。スポット溶接やガセット補強などを駆使して、ハイパワーを受け止める高剛性ボディを作り上げた。

こうして経緯を経て、元祖TC24・B1を搭載したS30Zがついに始動。「ここまでは、あくまでもオリジナル+aの状態に戻したにすぎない」と富松さん。ここから10年を費やし、じっくりとトミタク流の改良を加えていく。

6気筒4バルブのTC24・B1の美点は、何とんでも高回転域での痛快なフィールとパンチにある。燃焼効率が良く、トルクの厚みもたつぷりであり、ストリートでも扱いやすい。そのほか、クロスフロー化による吸排気効率の改善やセンタープラグ化など、そのメリットは枚挙にいとまがない。

一方で富松さんは、動弁系の脆弱性を改善。ロッカーアームを研磨するための治具を作り、タンクステンカーバイトという合金を溶射した上で、高精度のロッカーアームを作り出した。それによって信頼性が格段に向上。ロングドライブも可能になり、エンジンの静粛性も飛躍的に高まっている。

やがて走行距離も伸び、復活させたTC24・B1もオーバール時期を迎える。そこで腰下を中心に、大幅な仕様変更を企画することになった。



S30Zのエンジンルームに収まる元祖TC24-B1。フルオーバーホールと同時に、トミタクSPLのチューニングが各部に施されている。以前は同時点火方式を採用していたが、マロリー改デジビ、MSDのイグナイターを採用した点火方式に変更。スパークが強力になっているため、燃焼効率もアップ。

## TC24-B1

### S30 FAIRLADY Z

①10年の歳月を費やしてようやく見つけ出した本物の元祖TC24-B1。さらに10年をかけて、さらなる進化を重ねてきた。②細部の美しさにまでこだわる富松さん。例えば、永井電子のプラグコードは、当然ながら専用品は用意されていないため、気筒ごとに長さをきっちりと合わせて調整し、TC24-B1用にアレンジしている。



「TC24-B1はショートストロークで気持ちよく回したい」と、LY28型レース用オブションクランクを選択し、79mmのストロークをキープ。ピストンは富松さんが図面を作成して、OS技研で製作した鍛造の89mmを組み込む。ボアアップのほか、強度の確保と軽量化を強く意識した設計となっていて、力強いパンチを演出するために圧縮比は13・2に設定。鋭いビックアップと吹け上がりが個性となる3.5l仕様が完成し、350psを発生した。

また、扱いやすさを維持しながら、エンジン性能をフルに引き出すため、クラッチはOS技研のカーボン製ツインプレートを選ぶ。フライホイールもOS技研のクロモリで、こちらはエンジンで十分にトルクアップすることを前提にしたスパーレスボンス仕様。その重量はたったの2.6kgしかない。極限まで薄く設計することで、クランクを加工せず、重量物を前方にオフセットさせることにも成功している。

なお、ミッションはS14用の71CをS30Zに載せる場合、メンバークレバーの位置がズレるため、標準の71Bのミッションケースに、OS技研のS14用5速フルクロスを組み込んでいる。足まわりはレース用オブションの車高調を中心に構成するが、さすがに当時の物はへたり切っているため、AE86用のトキコHTSダンパーを組み込んでリフレッシュ。サスペンションブッシュも強化品へと総入れ換えた。

一般的に高出力を手に入れると、挙動も大味になる傾向が強いが、トミタクの完成度を重視するトミタクZでは、ヨレ感を取り払い、フットワークでもリアルスポーツらしいシャープさやダイレクト感を実現しているのだ。



キャブは大径モデルのウエーバー55DC01S/Pも所有しているが、実際に装着してテストを行った結果、扱いやすい50DC01S/Pを選んだ。ファンネルはトミタクオリジナルの削り出しで90mm。

## SPECIFICATIONS

### 74年式 フェアレディZ-L(S30)

- エクステリア**: サファリブラウン(ボディカラー)、ワークス専用フルレストア、リスタード製カーボンボンネット、フロントスポイラー(当時モノ)、フロントクリアウインカー、デリカ用バックランプ流用サイドマーカー
- エンジン**: LY28型改30トミタク・フルチューン仕様、OS技研製TC24-B1(81年式)、ボアφ89mm×ストローク79mm(圧縮比13.2)、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、SAENZ製H断面コンロッド(LY28型用クランクに合わせて加工)、LY28型用オプションクランク(8穴)、ニスモ製コンロッド(幅を詰める加工)、オイルパン加工(ハコスカ用→S30Z)、ウエーバー50DC01S/P、長瀬発動機製φ50.8mm等長タコ足、φ60.5mmフルデュアルマフラー
- 点火系**: マロリー製デスピグ、MSD 6AL、永井電子製プラグコード(短縮加工)
- 燃料系**: BMW E30 M3用燃料ポンプ、亀有製レギュレーター、トミタク製燃料デリバリーパイプ
- 冷却系**: 910ブルーバード用ラジエーター
- 駆動系**: OS技研製オフセットフライホイール(内容物を9mmエンジン側に寄せた)、カーボンツインクラッチ、S14用OS技研製5速フルクロス(71Bのケースに組み込み)、スーパーロックLSD(トミタク仕様)
- サスペンション**: 純正オプション車高調、アメリカ製強化ブッシュ
- ブレーキ**: (F)純正オプションMK63+S13シルビア用ベンチローター
- インテリア**: Defiφ115mmタコメーター&φ60mm追加メーター(油圧、油温、水温)、ラムコ製φ50mm燃料計、オートリンク製バケットシート(当時モノ)、ダツコンベステアリング、クスコ製ロールバー
- タイヤ**: アドバン ネオバ(AD07 (F)195/50R15 (R)205/50R15
- ホイール**: RSワタナベ(F)15×7.5J (R)15×8J



③美しさが際立っているタコ足は、長瀬発動機が製作を手がけた。パイプ径はφ50mmに設定し、集合部までは79cm。ボディ側には遮熱板も装着している。



④マスターバックはHA22Sアルトからの流用。「利きすぎて困るぐらいに良く利きますよ」と富松さん。⑤ボンネットダンパーは、ボルシェ930ターボのリアゲート用ダンパーを流用している。⑥ボンネットの裏側には、「長瀬発動機」、「寺元」の文字のほか、BREを設立したレーシングカーデザイナーのピーター・ブロックさんのサインが、さらにその隣には、S30Zのスタイリングを担当した松尾良彦さんのサインまで残されていた。ちゃんと誰のサインか分かるように説明まで貼ってあるのが◎



### OWNER 富松拓也さん(岡山県)

「TC24-B1をベストコンディションで動態保存していくことがボクの使命です」と富松さん。自宅ガレージには旋盤、交直両用溶接機、フライス盤などを揃える筋金入りのプライベーターだ。ロッカーアームを高精度で研磨する機械など、自作した機材も多数存在する。これまでに「あのエンジンを動かすのであれば」と、多くの人が協力してくれたので、TC24-B1を維持していくための環境作りを徹底。お世話になった人々のためにも、いつまでも乗り続けたいと考えているのだ。下の写真は、フロントのタイヤハウス内側。ボディ同様に塗装され、補強も追加されている

