

別冊 **Lightning**

for tasty life
エムック1399
別冊Lightning
Vol.41

ニッポン旧車!
VINTAGE AUTO

9



飾りじゃない!
走って味わう
国産旧車大集合。



完全プライベートで再生した 6気筒用ツインカムヘッド搭載Z

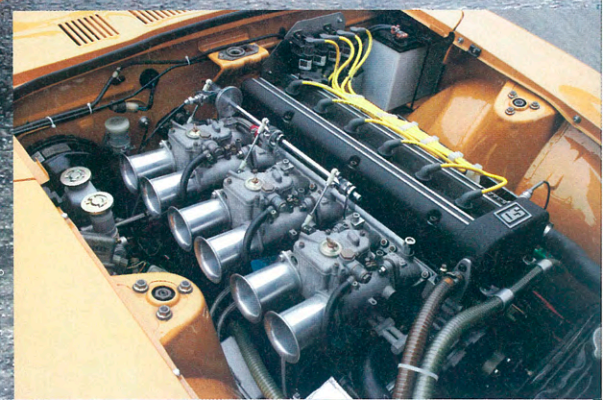
1975 NISSAN S30 with TC-24-B1

TYPE "L", DEEEEEEP &
ELABORATION

← Inspection

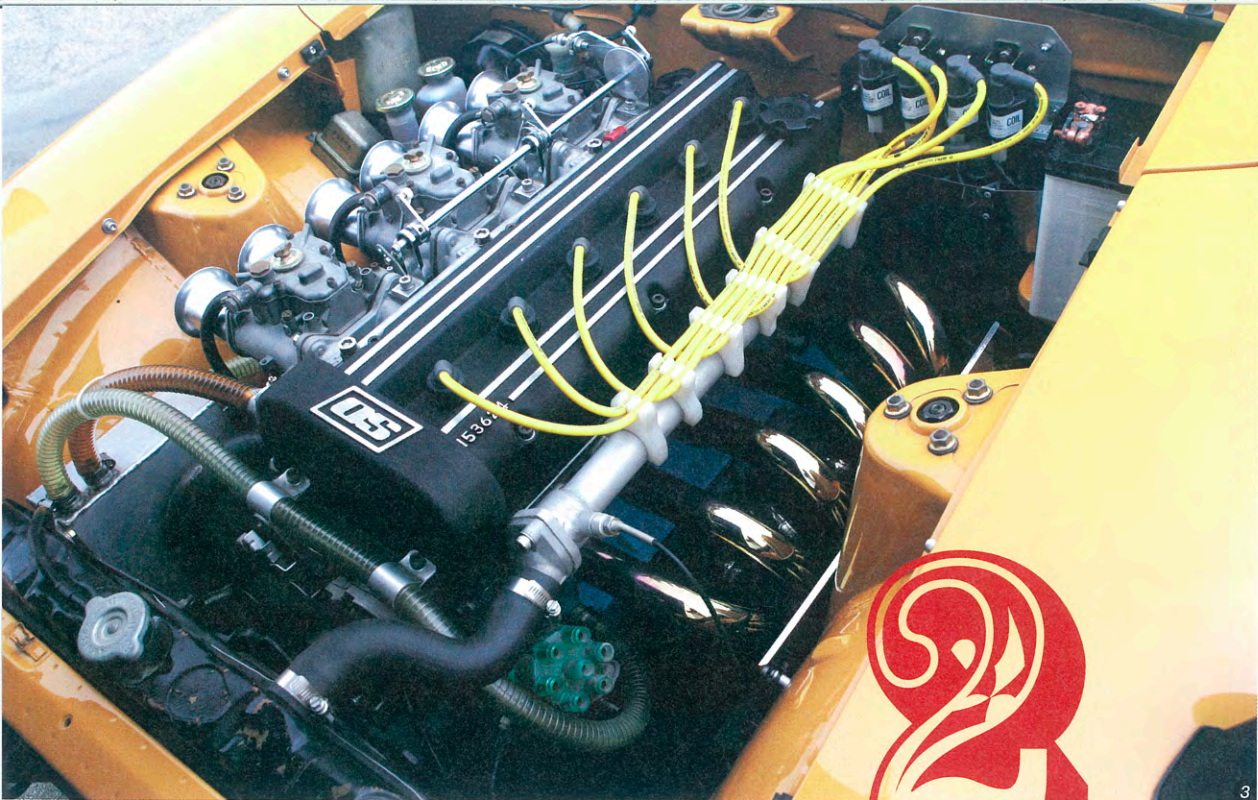
TC-16を完成させたOS技研は、すぐさまその技術をL型6気筒にも転用した。そして完成したのがTC-24。4気筒16バルブのTC-16を超える、6気筒24バルブヘッドだ。街の走り屋の多くは6気筒ユーザーだったため、誰もがTC-24に憧れた。事実、ストリートでのTC-24は無敵を誇っていた。そんな伝説を継承するS30Zが、プライベートーの手で復活した。

text/T.Suzuki 鈴木貴義 photo/A.Hirano 平野陽
取材協力/Office Tomitaku www.tomitaku.com



通常のL型は吸気と排気を同じ側から行うターボローター型だが、TCシリーズは吸気と排気を別サイドから行うクロスフロー型となるため、見た目も大分異なる。

超稀少ヘッドを
乗るために復活させた
情熱プライベーター



1.カーボンフードを支えるのは、なんとボルシェのリアハッチ用ダンパー。ちょっとしたアイデアだが、トーションバーより見た目もイイ。2.ボディはレストア含みで強化もされている。Fフェンダー裏にはボックス状の強化フレームが追加された。3.ボディの板金塗装以外は全てプライベートの作業で仕上げられた富松Z。当時のカタログで325馬力と言われていたが、氏のZは実測で300馬力を計測。



1.徹底的なボディレストアが施されているので、室内は床までクリーン。ロールケージが組まれるが、インテリアは基本的にストックを保つ。2.キャブはウェーバーの50φ。通常のL型なら大きいサイズだが、TC-24とのマッチングは良く全域でパワーが出るという。3.ダイレクトイグニッションで点火系を強化。ヘッドのど真ん中にプラグが刺さるルクスは、DOHCならではの。

4.美しい輝きを放つステンレス製等長エキマニ。クロスフロー化に伴いキャブは逆バンクへ移動しているため、エキマニの放熱対策が不要で見た目もスッキリ。5.ロールケージとタワーバーで車体剛性を確保。そしてストラットタワーを良く見ると、その形状を利用したスピーカーの姿が。



← Inspection

1975 NISSAN S30 with TC-24-B1

TYPE "L", DEEPEEP & ELABORATION

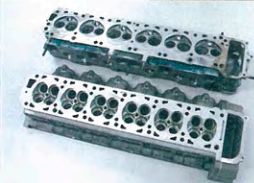


稀少なTC-24といえども、あくまでも乗るためのものというスタンスが素晴らしい富松氏。旧車全般に精通しており、何故か自動車用クーラーにも拘りを持っているらしい。旧車以外にもBMWをチューニングして乗り回すなど、とにかくクルマに関するエピソードには事欠かない、根っからのクルマ好きである。

TC-24製作の為に200ボルト 工作機械も導入!

TC-24再生は会社の力を借りない完全プライベートのプロジェクトと決めたため、「今後乗り続けていくためにも」ということで旋盤などの工作機械を購入。同じ旧車趣味の仲間宅のガレージに設置し、200V電源まで引いてしまった。富松氏とその周囲の旧車仲間はここを拠点に、旧車生活を充実させているわけだ。そうした仲間のなかには、TC-24を搭載した箱スカの姿もあるという……。

ガレージの奥に置かれた2台の旋盤が本気の証。中古で程度の良い物を買ったが、「値段より大きさと重さに困った(笑)」らしい。小ロット生産のTC-24を維持していくには、無い物は作るという精神が必要なのだ。



16再生の経験から行けると判断。しかもこのプロジェクトは会社に一切内緒で、全ての作業も自身のプライベートの範疇で行うことにした。「いきなり会社に行き付けて、社長を驚かせたかったんですけど、この密かな楽しみをモチベーションに、地元岡山のクルマ仲間と共にTC-24は着々と復活。OS技研のある岡山には、当時現役のTCを触ったことがあるショップもあり、そうした岡山コネクションを駆使して遂にTC-24はS30に搭載され、公道に復活を遂げた。

勿論最初の目的地はOS技研である。乗り付けたら、音を聞いただけで社長が飛んできた。「社長がメガネをかけ直すときは、本気になってる証拠なんですよ」。果たして富松氏のS30を見た岡崎氏は、何度もメガネをかけ直して眺めていたという。

OS技研が製作したTCヘッドは、当時の走り屋に大きな影響を与えた。時代的にターボチューンが浸透する以前で、今以上に「DOHC」という言葉にハイスペックな印象があり、しかも既にハイパワーエンジンとして知られていたL型をベースにしているとなると、巷の兄ちゃん達の頭の中は止めどない妄想で膨らんでいたのだ。特に6気筒バージョンのTC-24は、箱スカ、ゼットに載るとあってTC-16よりも人気が高く、OS技研岡崎社長によれば、当時10基以上、20基未満という数が出たらしい。取り締まりは非常に厳しかった時代だが、パワー志向の走り屋は密かにTC-24を愛車に積み、けしてボンネットを開けることなくゼロヨンで勝利を重ねていったという。

そんなTC-24はTC-16より現存数も比較的多く、ごく希に売買されることもあった。だがその希少性から価格は3ケタ万円を下ることはなく、気づけばマニア垂涎のアイテムとして伝説的な存在となっていた。しかしある日、とある人物がこのTC-24を入手する。前ページで紹介したTC-16を復活させたその人、富松氏である。TC-16の再生に成功した氏は、その数年後にとあるマニアが所有していたTC-24を入手。新品ではなく不足部品もあつたが、TC