

# Old-timer

オールド・タイマー

The power source that keeps your classic vehicles running.

No. **85**  
DECEMBER 2005  
隔月刊 12月号

次号は12月24日(土)発売

## 探求「サビ学」電気防錆の可能性を探る

北と南の旧車家族「みんなの分まで徹底再生」  
捨てない技術 第2弾「自作ガレージは男の城!？」  
愛知式消防車「チャイアント号」昭和24年式AA-3型、昭和26年式AA-4型



「OS技研TC24」ポルシェとの対決  
クールな商用車「ダイハツハイライン&プリンス スカイウェイ」  
どっこい生きてる未再生原形車「幕末期の未再生自転車」／ボール盤研究  
エンジンオーバーホール講座「スバル360」ミッション&デフ編  
新連載 インディアン再生記「101スカウトの巻」

2005  
C/100





## 少量生産の特殊ヘッドを持つ

# 珠玉の名機たち

## 5 ポルシェターボとの対決 OS技研TC24再生記③／最終回

山あいの小さなガレージは朝から緊張感に支配された。  
伝説の終焉から20余年ぶり、そして衆人環視のもととしては初めて「OS-T C24B1」に火が入るのだ。  
しかも咆哮を聞くだけではない。  
その日のうちに慣らしを終えて「宿命のライバル」ポルシェターボと勝負に挑む。

写真と文／甲賀精英樹

### 「狼少女」以来のコーン

子供の頃、「見世物小屋」に入ったことがある。夏祭りの神社に現われた巨大なテント小屋。その大看板には、生きたニワトリを食らう美少女の壮絶かつ妖艶な姿が描かれ、「ヒマラヤの狼少女来たる！」の文字が躍っていた。

サイレンが鳴り響き、呼び込みのオッサンが「鬼が出るか蛇が出るか、お代は見てのお帰りのイ」とタミ声張り上げる。確か見物料400円。月の小遣い全額を握りしめて小屋の中に入ると、板張りの舞台にいたのは上半身をはだけた白塗りの老婆であった。バアさん、ワザとらしい奇声を上げつつシメたニワトリの羽根をむしり、かじるフリをする。これが「狼少女」の正体であった。

……このツライ体験以来、私は「出るぞ、来るぞ、すこいぞ」と騒ぐイベントは毒蠅三太夫からデイズニールランドまで拒絶してきたのだが、今回ばかりはそうもいかない。手製のツインカム24バルブが、20年ぶりに咆哮するのである。

OS技研製「TC24」のサウンドを聞いた人間は過去にもごく限られている。公的なレース参戦は少なく、マニアの手に渡った7、8基はもっぱら深夜のストリートドラッグで怒号を響かせたに過ぎない。「本当にあのツインカムヘッドは回ったのか？」と疑う人すら多い。

そんなオバケが、白日のもと歌声を披露するというのだから、これ以上の見世物はない。会場となった岡山県美作の長瀬ガレージはツチノコ発見現場からクルマで数分の土地まさに「鬼が出るか蛇が出るか」の大イベント。1人400円、いや1

000円取ってもおかしくない、究極の旧車ショーだ。

保安部品を装備したS30Zにはもう仮ナンバーが付いていた。エンジンベイに収まったTC24にもすでに水、油、電気が引かれ、あとは特殊エンジン始動の儀を執り行つてイグニッションキーを捻るだけである。エンジンに御神酒をブツかけて塩を盛り、「ナム」と手を合わせれば恐れる物はない。

手を合わせる富松さんの脳裡に去来したのは、98年に再生した兄弟機・後期型TC16（L18エンジンベースのDOHC16バルブ）の火入れ式だった。念入りに組み上げ調整したはずのTC16は、しかし何度セルを回してもかからなかった。数時間悩んだ末に判明したミスは、イグニッションコードの順番。

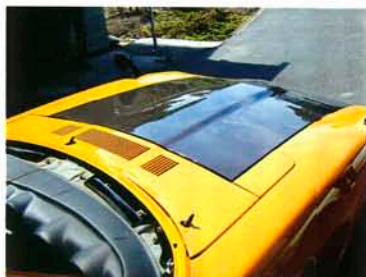
TC16の点火順序はL18と同じ1342……と思いついていたが、再生した後期型は違ったのだ。初期型はギヤトレインゆえにカムは逆転。カムプロファイルを完全に作り直して1342の点火順序としていた。チェーン駆動の後期型にもその特異なカムが流用されたため、点火順序は1243になっていたのである。

TC24の点火順序はL28と同じだから間違いようがない。不安が残るのは一番6番シリンダーの吹き抜けだった。このヘッドは鋳物が弱い上に加工精度が低いバルブシートリングを打ち込んでいくとヘッド自体がへくの字に反ってしまう。今

### 最終仕上げ



①前号では半完成だったボディにドア、フェンダーを装着する。フェンダーの塗装には専用の台を使った(作業はいずれも「ペイント&ボディワークス寺本」)。



②エンジンフードはリスタート製のカーボンタイプを使用。さらにクリアを塗り重ねて全体のシェイプを研ぎ出した。



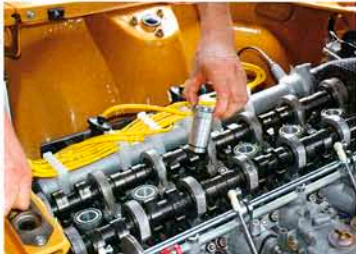


①プラグはNGKのDP7Z(特殊)。ネジ径12mmの二輪用だ。プラグを締め込むにも細心の注意が要る。

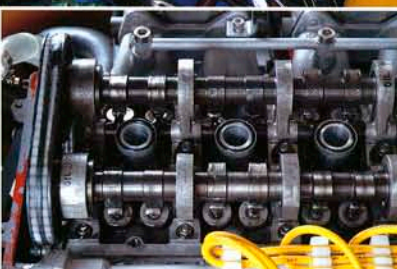
②カム、カムホルダーに油を差してやる。冷却水も確認し、セルだけを回す。使用したオイルはSUNOCOウルトラ20W-50という安い物。添加剤などは入れない。



③こうした特殊なエンジンで注意すべきはヘッドのクラックやピンホール。ことにTC24は鑄造が甘い部分があり、プラグ穴周囲にクラックが入ることもあった。水漏れがないかプラグガイドを引き抜いて慎重に見極める。

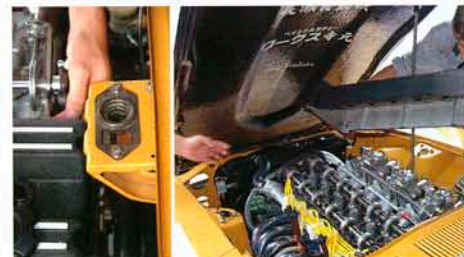


④9月19日、配線を終えたS30Zは長瀬さんのガレージに戻り、いよいよエンジンに火を入れる。この火入れ式はまったくの非公開放だったが、噂を聞き付けた物好きが早朝から集まりZのまわりを囲む。本当にこのエンジンが回るのか?



⑤バッテリーをつないで準備万端。あとは特殊エンジンの始動用に売られている御神酒を飲ませ、皆で手を合わせる。そしてイグニッションキーを捻るだけだ

⑥ポンプで汲み上げられたオイルがブロックのオリフィス、ヘッドの溝、カムホルダーを経てカムシャフトの小穴からにじみ出した。1番シリンダー側がやや遅れたが、これはアイドルプーリーのテンションを回って来るから。



⑦すでにオイルは入れてあるが、ヘッドまでは上がっていないのでカムカバーを外して注油。このカムカバーが曲者で、前後に張り出しているためうまく抜かないとボディと干渉する。

## 通勤には不向き

回の再生でもヘッドは見事スルメのごとく戻り返った。なんとか組み付けて「熱変形でないのを期待する」という状態でこの日を迎えたのである。

いざZに乗り込みキーを捻ってみると、トラブルは予想外の所に起きた。セルが回らないのだ。クランクを回す前にピニオンギヤが弾かれて「ウイーン」と空回り。何度やっても同じこと。

「セルモーターがケッチン食らつとるわ。FJ用のリダクションやで。いったいなんぼ圧縮上げたの」とOS-TTCに精通した長瀬さんも呆れる。TC24の標準圧縮は11だが、新造したバルブシトリングを打ち替えたことでバルブフェースが燃焼室に飛び出し、「12くらいになってもうたかも」と長瀬さん。

ホームセンターに走り大容量バッテリーに買い替えたが変化なし。さらにバッテリーを2段がけにして何度かキーを捻るも「初爆」の気配すらない。「何だ、ダメか」とギヤラリーが帰りがけたとき、突然「プロローブ」とエンジンは目覚めた。「産声」というにはドスが利いているが、思ったほど荒々しくない。ウエーバーの50を装着しているが、例のゴーゴーと凄まじい吸気音は低い。2本のカム、24個のロッカーアーム、24本のバルブが奏でる音楽がそれらを打ち消すのだから。それにしても始動性の悪さよ。エンジンを止めて再始動するたびに20分はドタバタさせる。

「こりゃ通勤には使えんよ、富松君」と長瀬さんも苦笑。あとでわかったのだが、このときFJ20用リダクションセルはブチ壊れていた。

## ターボに一矢報いる

わずか15分のブレイクインのち、TC24は公道に躍り出た。まずエンジンを組んだ富松さんが処女飛行に挑む。いや、26年前の中古エンジンだから、正確には

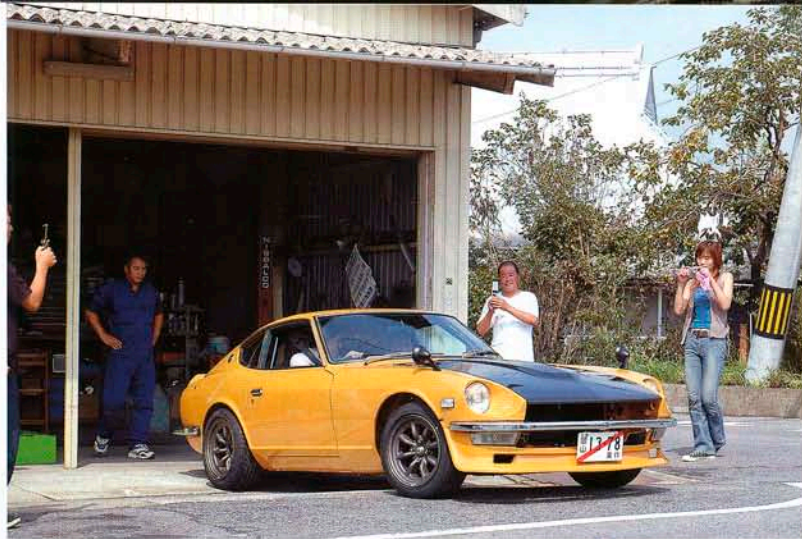
「再生処女飛行か。ママこの際、富裕マニアになられた彼女の過去は問わないことにしよう。」

その代わり富松さんは容赦ない。「マニアが見たら怒るでしょうけどねえ」と術後間もない再生処女にムチを入れる。盗んだバイクで走り出すようにアクセルをググッと踏み込むと、遠く山肌にうっとりするツインカムサウンドを響かせて戻ってきた。顔面蒼白、足はガタガタ震え「ほっけえ、ほっけえ」(岡山弁で「すごい」の意)を連発。そんなにスゴイのか? 仲間たちも恐る恐るステアリングを握り飛び出していく。そして帰ってくるや魔物に魅入られたように目を白黒させ「まるで玉(タイヤ)が4つ付いたバイクや」「7000以上回したらツチノコが3匹横切った」とうわごとを口走る始末。私も同乗させていたのだが、確かにそれらしき物が横切った。

「いくらツインカムヘッドだったって、2.9でしょ。オレの3.1とは勝負家にならんぜよ」と全国のハコスカ・Z愛好家は笑うだろう。そんな御貴兄が満足するようになり、今回は愛染恭子、じゃなかったTC24を徹底的にいたぶる計画を立てた。エンジンに火が入ったその日のうちにシャシダイナモに掛け、さらに宿命のライバル・ボルシエ930ターボと対決させるのである。

なぜボルシエターボか? TC24がS130Zに積まれて参戦した海外のレースでは、常にボルシエ911がライバルだったが、ターボ車とあいまみえた事はない。ただ当時のOS関係者は「79年頃、岡崎社長は岡山にあったボルシエターボの速さに驚き、対抗意識を燃やしてこのエンジンを作り上げた」と証言する。そうかもしれない。すでにこのとき、L型4気筒ベースのTC16を完成させていた岡崎氏だが、70年代末に訪れた後付けターボアームでその存在は霞んでしまう。そのお返しにと、ハイパワーターボ車の火付け役・ボルシエに叩き付けた挑戦状





①点検すると1番、6番シリンダーのプラグに火が飛んでなかった。原因はCDIピックアップの接触不良。ちなみにプラグを外さなくてもタイミングライトで失火はチェックできる。プラグコードにライトのクリップを挟んでセルを回し、ライトが光ればOK。



②10分ほどアイドリングしたのち、「関係者」がテスト走行に出かける。まずは富松さん。次いで川上さん(車両提供)、寺本さん(板金塗装)、光藤さん(労働力提供)。町内をぐるっと回るだけだが一同「ほっけえ」を連発。ところが何度か試走するうちTC24はパワーダウンしてしまう。



## セル30発で やっと目覚める

③まずTC24を再生したオーナー・富松さんがキーを捻る。「カチ、カチ」とスターターリレーの作動音がするがダメ。何度目かにスターターが「ウウウツ」と回りかけるがすぐ弾かれてピニオン空転音が響く。スターターはFJ20用のリダクションタイプを買ったのだが……。



④やむなくバッテリーを2段がけに。そして選手はTC24を載せた130Zで通勤していたという武勇伝オヤジ・長瀬さんにバトンタッチ。何度かキーをひねるうち、L型改24バルブヘッドは産声を上げた。



⑤「もっと速くなるはず」と不満げな長瀬さん。ウーバーのキャブはL型3.1ℓの部品取り車から外して付けたまま。CDIユニットも20年物の中古。このあとすぐパワーチェック、そして「スーパーカー」との対決が控えている。

がTC24だったのだ。また公道下ラッグを席巻したTC24が、唯一完敗を喫したのがポルシェターボだったとも聞く。まさに930ターボは因縁のライバル。パワーチェックの前点検で、各部にオイル漏れが発見された。なかでも我々を不安にしたのは、1番シリンダー付近からのドス黒いシミ。危惧したヘッドの振り返りかた案じられたが、目立ったパワーダウンは感じない。「壊れたら直せばいい」と富松さんはテストを続行(のちに排気側バルブステムガイドの緩みと判明)。結果、259馬力を記録した。そして山岳路を登り切るテストでは300馬力のボルシエを引き離して勝利した。車重1.3tのフル装備ポルシェに対して1tを切るZ。当然といえば当然だが、対決を終えたTC24はその直後にCDIアンブが焼き切れてストップ。山の神を喜ばせたのか、すかさず豪雨が降り注ぎ、絵に描いたような感動のフィナーレを迎えた。1つのエンジン、1台のクルマを走らせるために並置は胸に溢れるドス黒い私利私欲を超え、協力した彼らの功績を称えたい。

なお、その後もこのエンジンはセッティングを繰り返し、同じシャシーダイナモにて300馬力超を記録したことを付け加えておく。



# 少量生産の特殊ヘッドを持つ 珠玉の名機たち



②タクシー殺し、と言われる長い登り坂を駆け上がっていくZ。すぐあとをボルシェが続くが、捕らえることができない。

## オイル漏れあれどテスト続行



①パワーチェックの前にリフトアップして各部を点検。駆動系にトラブルはなかったが、急加速でGがかかったのが、デフからオイルが漏れていた。

②オイルパンの漏れは増し締めで解決。



③これはいただけない。1番シリンダー付近からの出血である。しかも新油なのに黒い。ブロックとヘッドを貫くオイル通路から漏れ、エキゾーストの煤を洗ったのか？エンジンの調子からするとガスケットは抜けていないようだが。



④だが鬼より冷酷な彼らは出血再生処女のパワーチェックを開始した。決して客に媚びない長瀬発動機のボッシュ製シャシーダイナモに載せてデータを取る。結果、259ps/7560rpmを記録。カタログデータの325psには及ばぬものの、セッティングなしの「組みっぱなし」だからよしとしよう。



⑤「フルブーストまで踏み込んだ」というボルシェを尻目に、Zは飛びように逃げていく。そして逃げ切った。

⑥休日ということもあり、麓から積載車が到着したのは夜7時。しかも積車のウインチは壊れていた！豪雨の中、なんとかZを道板で手積みして記念撮影。右から寺本、川上、富松、光藤、長瀬の各氏。ツチノコ眠る津山山中にて大団円とあいなった。

④勝利したTC24は、そのウイニングラン(?)の最中にエンジンストップ。押し掛けしても意識不明。どうやら20年物のCD1アンプがパンクしたらしい。やがて辺りが暗くなり、津山特有の激しい夕立が降り出した……。



## 岡山 vs シュトゥットガルト



●その後のセッティングを繰り返し300馬力を記録。点火進角20度(フル進角27度)、キャブメインジェット210番、同エアジェット200番、エマルジョンチューブF11。



①そしてこの日の最終ステージ、'79年式ボルシェ930ターボとの対決。すでに数月前、同じシャシダイにてカタログデータどおりの300psを叩き出している3.3ℓターボである。法定速度でそのポテンシャルを競うため、急勾配(9%)が数km続く山道を登る。