

ENJOY!

フロムムックNo.17
定価1500円

フロムムックNo.17「エンジョイ・レトロカー・27」 平成19年5月20日発行
AUTOWORKS 特別編集

RETRO CAR

全国各地に広がっていく旧車イベントの高まり!!これから旧車ミーティングはさらに盛り上がっていく気配だ!!

各地で盛り上がった
旧車イベントに集う
素敵な車たちを紹介

楽しい旧車ミーティング



恒例のニューイヤーミーティングを一気紹介
急増中の自分たちで開く旧車ミーティング。その中身を見る

手作りの旧車イベント



現存数はごく少数のOSツインカム24を自力加工して搭載した車をピックアップ

OSツインカム24を載せたL型

岡山の素敵な旧車たち 硬派な旧車が大集合

東海の旧車は走りとシブさで勝負する

プライベーターたちが手掛けた楽しい旧車を紹介しよう!!

楽しい旧車いじり

VOL.

27

OSツインカム24を載せたL

今から26年前、OS技研がL28をベースに作り上げたツインカムヘッドがTC24-B1。これを自力加工で復活させ、搭載したS30とハコスカが岡山にいる。さっそく紹介しよう。



部品を自力加工で製作してTC24を復活&実働させた



↑完成したS30の室内。トラストの油温、油圧、水温計を純正メーター位置に埋め込む。
→フロアはボディ同色に塗装。ステアリングはダッツンコンペ、正面にデフィの回転計。



→シートはオートルックのフルバケ、ベルトはダイハツのミラクオーレ純正流用。



→サビだらけの車体をレストア&補強。室内にはクスコのロールケージを組み込む。



↑復活させたTC24-B1。カムは262度/262度10.5mmリフト。バルブは35.2φ/30.5φ、バルブガイドはリン青銅で製作。ロッカーアームは片持ち、シャフトがカムライン内側にある。



↑ワークステラモトでS30のボディをレストア&補強&塗装。ちなみにM/TはOSの71C用5速フルクロスに変更した。



↑↓搭載されたTC24を載せたL28改。ピストンはLZ16改87.8φ、コンロッドはL20のピン径を23.5φに変更してタフト加工、L28クランクはTC24用ダンパーブリーがスプライン嵌合なので先端を加工してフルバランス取り。



↑ウルトラの点火コイルを上側4個、下に2個並べて各プラグに直接つなぐ同時点火。



↑キャブは50φウェーバー、下側の燃料配管は燃圧を安定させるために後端を延長してリターン。燃料ポンプはBMW用ポッシュ。



↑自力でTC24ヘッドを復活させた富松さん。楽しんで車をいじる。



↑タコ足は42φOSノーマル。ステンではなく、鉄製のパイプをメッキした曲げ物。TC24用はモナカ鋳造を溶接した製品。



↑マフラーは50φ長瀬発動機SPLフルデュアル。この車の関係者は気合の入れ方が違う。



↑ホイールは15インチのワタナベ、タイヤは前後ネオバ195-50-15、205-50-15を装着する。



↑足は前後日産レース用オプション車高調、ダンパーはHTS。

全員が協力して幻のTC24を復活

81年にOS技研が発表したL28ベースの4バルブツインカムヘッドTC24-B1。直動式ではなく、2本のカムがロッカーアームを介してバルブを押す設計だ。実際に生産されたTC24は10基ほどで、そのうち現在残っているのは数基程度といわれている。もちろん実働するTC24は1基もない。プレイヤーの富松さんは、このツインカムヘッドを実車に搭載して走らせるようと以前から探しており、ようやくTC24を手に入れて自力復活させた。ちなみにTC24の購入代金は数百万、新車のV35スカイラインクーペを売り払ってようやく足りないほど高額だった。入手したTC24はバルブガイドがガタつき、バルブシートは落ちかかって、ロッカーアームにも傷みがある状態だった。補修のため

にバルブガイドを抜くと、下穴の寸法はバラバラ。TC24は旋盤やフライス盤など汎用加工機で製作したので、精度には限界があるようだ。ともかく2年掛かりで部品を製作加工し直してエンジンを完成。搭載するS30のレストアはワイクステラモトにお願いし、車載にあたっては長瀬発動機の手を借り、友人たちの協力でTC24を載せたS30が実働することになった。



↑TC24-B1のエンブレムを前後に付ける。

23年ぶりにTC24に乗って GC10のTC化を決意する



↑ハコスカに搭載されたOSのTC24ツインカムヘッド。同じクロスフローでもS20とはまた別の雰囲気がある。

→デフイの大径タコメーターを純正位置に埋め込み、油圧、油温、水温計も装着。ステアリングはダッツンコンベ。



→前席、後部席ともシートは純正オリジナル。内装類も純正のまま。



↑トランク内に設置された燃料ポンプはボッシュ。レギュレーターは亀有を使ってウェーバーの油面を確保する。

再びTC24に乗りた

片岡さんは若い頃にはOSツインカムヘッドTC24を載せたし型に乗っており、ストリートゼロヨンでブイブイいわせていたこともあった。長じてからはさすがにおとなしくなったが、車イジリは止められず、ガレージをまるでファクトリーのように改造し、自分の車を整備しては乗り味を試すという楽しい車道楽を続けている。そんなことから長瀬発動機の手を借りて生まれた1台が次のページに出ている。完成したS30を復活させるという話を聞き、完成したS30を運転させてもらった瞬間に昔の感覚がいつぱん



↑TC24に組まれたカムは275度/275度9.75mmリフト。バルブS/Pはシングル、リテーナーはチタン。ピストンはOSの89φ鍛造に変更、オイルパンはスカイライン用に後ろ側の油溜まりにして油量増し加工を施す。



←ラジエターはアルミ3層に変更、エンジンファンを外したので電動ファンを装着。



←ヘッド前側にはTC24・B1の文字。数年前に復活した幻のツインカムだ。



↑アルミ溶射で白く見える42φタコ足は6-3-2で集合。上側のパイプは冷却水のアウトレットでラジエターに接続。



←キャブと吸気ポートをつなぐインマニにはOSの刻印があるTC24。



←48φウェーバーのリンケージも可動部は新しく製作している。



←前後ナンプラフレッツの模様はシャシーダイナモのグラフィック。ボツシュで20馬力超。



↑マフラーは50.8φデュアル。ちなみにデフはOSスーパーロック、ファイナル4.375。←足はビルシュタインベースの車高調、ピロアッパーマウントでキャンバー調整。



↑オーナーの片岡さん。23年ぶりにTC24に乗って大満足。

によりがえってしまった。どうしてももう一度TC24ヘッドの車に乗りたい。そこで富松さんからTC24をゆずってもらい、長瀬発動機で47年式のハコスカに載せて、上の写真のようなハコスカができた。

カムは1N275度/EX275度9・75mmリフト、ピストンは89φOS鍛造を組み、キャブはウェーバー48φを装着するなど、2基を製作して搭載した富松S30とは多少エンジン仕様が異なるが、念願のTC24に再び乗れることになってゴキゲンな片岡さん。ちなみに駆動系はミッションがOS5速フルクロス、デフはOSスーパーロック・ファイナル4・375。足はビルシュタインベースの車高調になっている。



↑片岡レビンの室内。ステアリングはモモ、ハンドルポストにオオモリの大怪タコメーターを装着。

→5速クロスのシフトは変則パターンで、こうなる。



↑新たに作ったレビンのキックプレート。ボディそのものはレストアなしの当時物。



→シートは当時物のTRDレース用を付けている。ベルトはサヘル。

→トランク内にバッテリーを移動して前後の重量配分を適正化。反対側にはニスモの燃料ポンプを装着し、ソレックスに燃料を送る。



レスポンス良くグイグイと加速する楽しいイナゴマル



↑2TGは88.5φ亀有ハイコンピストンで1750ccに排気量アップ。クランクはタフト加工。オイルポンプはTRD、16段O/Cを装着する。タワーバーは自作品。



↑点火系はCDIで強化、ウルトラのイグナイターでフルトラ化。

→ラジエターは3層に変更。風の抜けが悪いので周りを囲って冷却効率を上げる。



→キャブはソレックス44φ、燃料レギュレーターは亀有。



↑タコ足は42φ4-1集合タイプ。サーモバンテージをきっちり巻く。



↑足はTRDのダンパー&レース用サス、ホイールはワタナベ14×7.5J/8J。ピロアッパーでキャンバー調整。



片岡さんのもう1台の愛車は48年式TE27レビン。今から30年ほど前に触媒なしの車に乗りたくなって、このレビンを手に入れた。長瀬発動機でエンジンなどを製作してもらい、88・5φ亀有ハイコンピストンを使って2TGは1750ccに排気量アップしている。駆動系ではミッショングルト6の5速フルクロス、ファイナルは4.6を組み、レスポンス良くグイグイ加速していくフィーリングがたまらない。楽しい車に仕上がっている。ただ、最近ではOSのツインカムヘッドTC24を載せたハコスカに夢中で、このTE27の出番はどうしても減り気味だそう。

30年付き合おう



↑ハコスカやTE27レビンなど車4台を楽々入れられる片岡家のガレージ。車好きには天国のようだ。

片岡さんのガレージは宝の山!



↑TC24やL6のカムカバー、インマニなどのパーツが壁から下がる。



↑OS89φ鍛造ピストンとH断面コンロッド。これが片岡ハコスカのエンジンに組み込まれている。



↑上はTC24をバラした時に使う気筒別のパーツ分類箱。下はトミタク製のファンネルとリンケージ。



↑ウェーバーに付けるオフィストミタク製のファンネルを手に車談義で盛り上がる。

ここが片岡さんの特製ガレージ。車を3台並べても横には作業スペースが取れるほど広く、これで2柱リフトがあったらシヨップと間違えそう。壁からはOSのTC24用カムカバーやL6用カムカバーなどが下がり、インマニやガスケット類もある。車好きの片岡さんはTC24を積んだハコスカやTE27を前に何時間でも夢のような時間を過ごせそうだ。



↑これが長瀬発動機に残されていたTC16。L6用のTC24のように直接カムシャフトをチューン駆動せず、ギアを介して左右のカムを回す。バルブの作動はロッカーアーム方式。

長瀬発動機にあった4気筒用TCヘッド!!



TC24よりも先に作られたTC16
OSのツインカムヘッドはL28ベースのL6用だけでなく、L4用もある。実はこのL18ベースの4気筒用のほうがL6用よりも先に製作されていて、発表は75年。ツインカム16バルブを持つことから「TC16・MAⅡ」と呼ばれていた。製作数は数基といわれているので、L6用のTC24よりもさらに少ない。その希少なTC16が



↑ロッカーアームを支えるロッカーシャフトはカムラインの外側。そこがTC24と異なっている。タコ足はバワフルな等長。

L18ベースTC16

長瀬発動機に残っていた。長瀬発動機は昔からOSツインカムヘッドを積むエンジンの製作などに携わってきた、いわばTCマイスター。現存しているTC16が左の写真のものだ。2本のカムを直接チューン駆動せず、ギアを介してスプロケを回す方式。初期型はギアトレインだった。バルブの作動にはロッカーアームを使っている。



↑930ターボの純正メーター。レブは6800回転、速度計は300キロフルスケール。完調なら280近く出る。



↑ノーマル状態の室内。本革張りのシートや内装がいかにも高級車の雰囲気漂わせる。リアシート付き。

TC24を搭載したS30のライバルがこの930ターボ



↑上部の四角い箱がボルシェターボのノーマルインタークーラー。3.3エンジンにはまだバラしていない。やはり電機系が弱点。



↑ダッシュボードも内装同色の本革張り。ステアリングはモモプロトタイプ。ボルシェの純正ハンドルはモモ製だが、ボルシェのエンブレムが付くと値段がハネ上がる。



↑ホイールも定評のあるブレーキもノーマル。

↑リアエンジンだから排気管の取り回しがポイント。マフラーは70φ。

自分達でボルシェを全塗装

この79年式930ボルシェターボは前のほうのページで登場した、OSツインカムヘッドTC24を自力で復活させた富松さんの持っているもう一台の車だ。OSツインカムヘッドが発表された当時、TC24を積むZのライバルがこの930ターボだという話を伝え聞き、それなら復活させたTC24の実力を測るモノサシになるだろうと、購入した。今のところは自分たちでボディを全塗装した程度で、他はほとんどノーマル状態。3.3ℓのエンジンは開けていないし、タービンはKKK製の純正K27で、制御はKジェ

トロニック。ブースト圧も0.9キロのノーマル設定のまま。現状でTC24搭載のS30と競走すると、TC24のほうが速いので、まずはキチッと新車時に近い状態にしてやってからチューニングしていく予定だという。ただ、冷静に考えると、何もしていない状態の28年前の中古車が、負けたとはいえ、TC24と競走できるほどの性能を秘めているのだから、ボルシェの底力は恐るべきものがあるのかもしれない。ともあれ、富松さんの手で930ターボが今後どのような変身をとげていくのか、楽しみではある。