

OS

TWINCAM 4 VALVES ENGINE

TC16-MA II

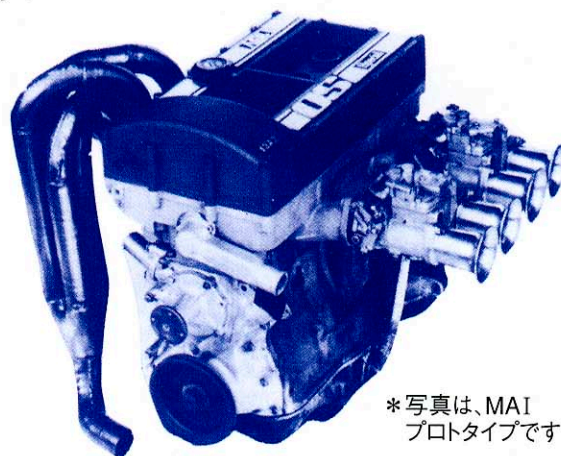
TC24-B1

INFORMATION

OS GIKEN

復刻版

OSレーシングエンジンMAII-L型エンジンは、ニッサンL18型エンジンをベースにOS技研が独自の設計と技術の粋を集め、2年間の年月をかけて開発したハイメカニズムなDOHC、4バルブシリンダーヘッドアッセンブリーMAIIを装着したハイスピード、ハイパワーエンジンです。



*写真は、MAIIプロトタイプです。

■主要諸元

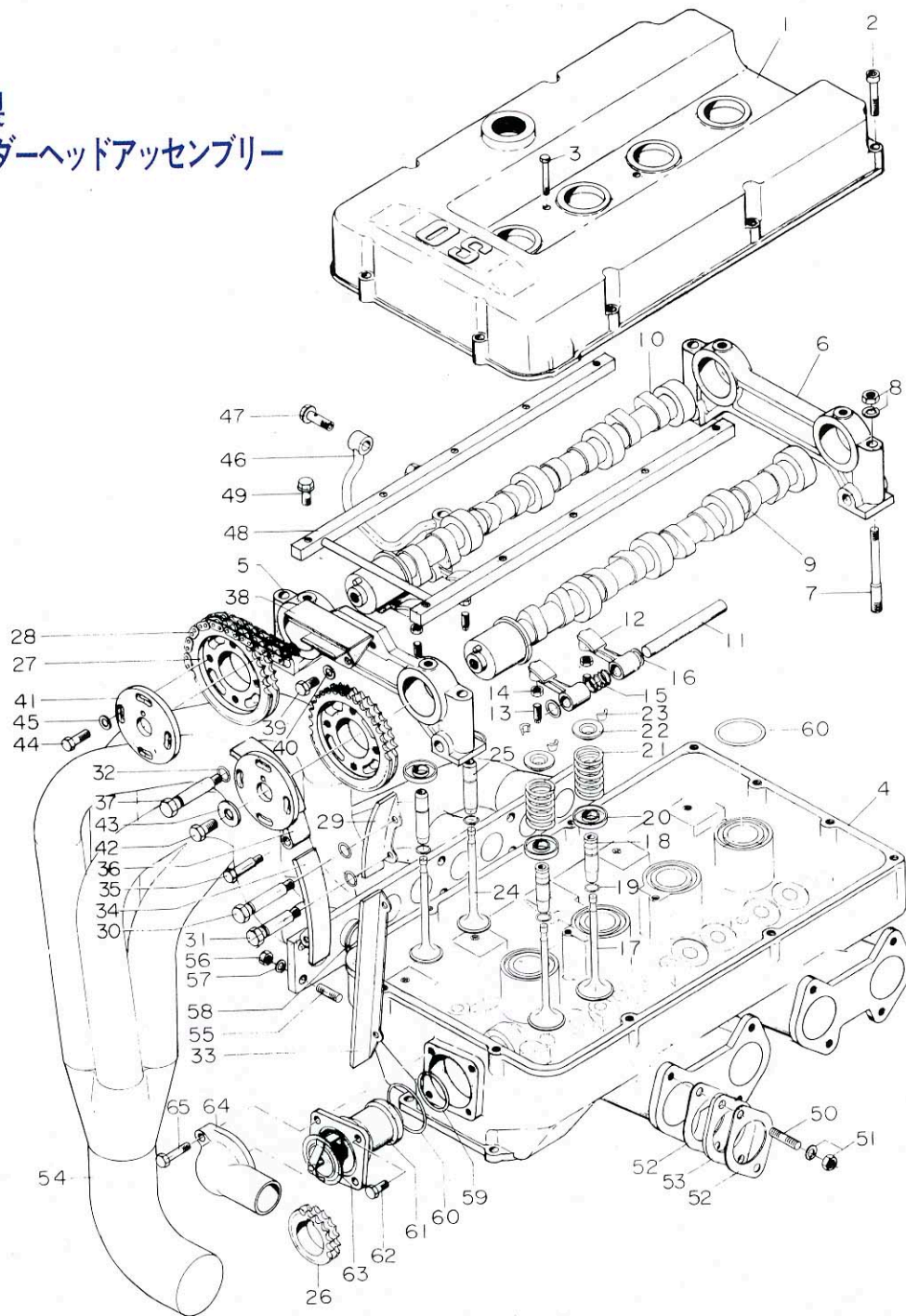
エンジン型式	日産L18改OS
シリンダー配置	直列4気筒
冷却方式	水冷
総排気量	1918cc
ボア×ストローク	88.5×78
圧縮比	10.2
最高出力	205馬力 8200RPM
最大トルク	20kgm 6800PPM
許容回転数	9000RPM
カム配置	DOHC
バルブ配置	4バルブ 1cyl
燃料供給方式	キャブレター(ソレックス 44PHH×2)

■エンジン設定段階価格

No. 1	170SP	
No. 2	190SP	(エンジンアッセンブリー 113万) キャブ, エキパイ含む
No. 3	200SP以上	

- ② ●価格等は予告なく変更することがありますのでご了承下さい。
 ●オプション部品のクレーム及び返品には応じかねます。
 ●尚、上記パーツを取り付けた車輛の一般公道での走行は交通法規により禁止されております。

OS技研製 MAII型シリンダーヘッドアッセンブリー



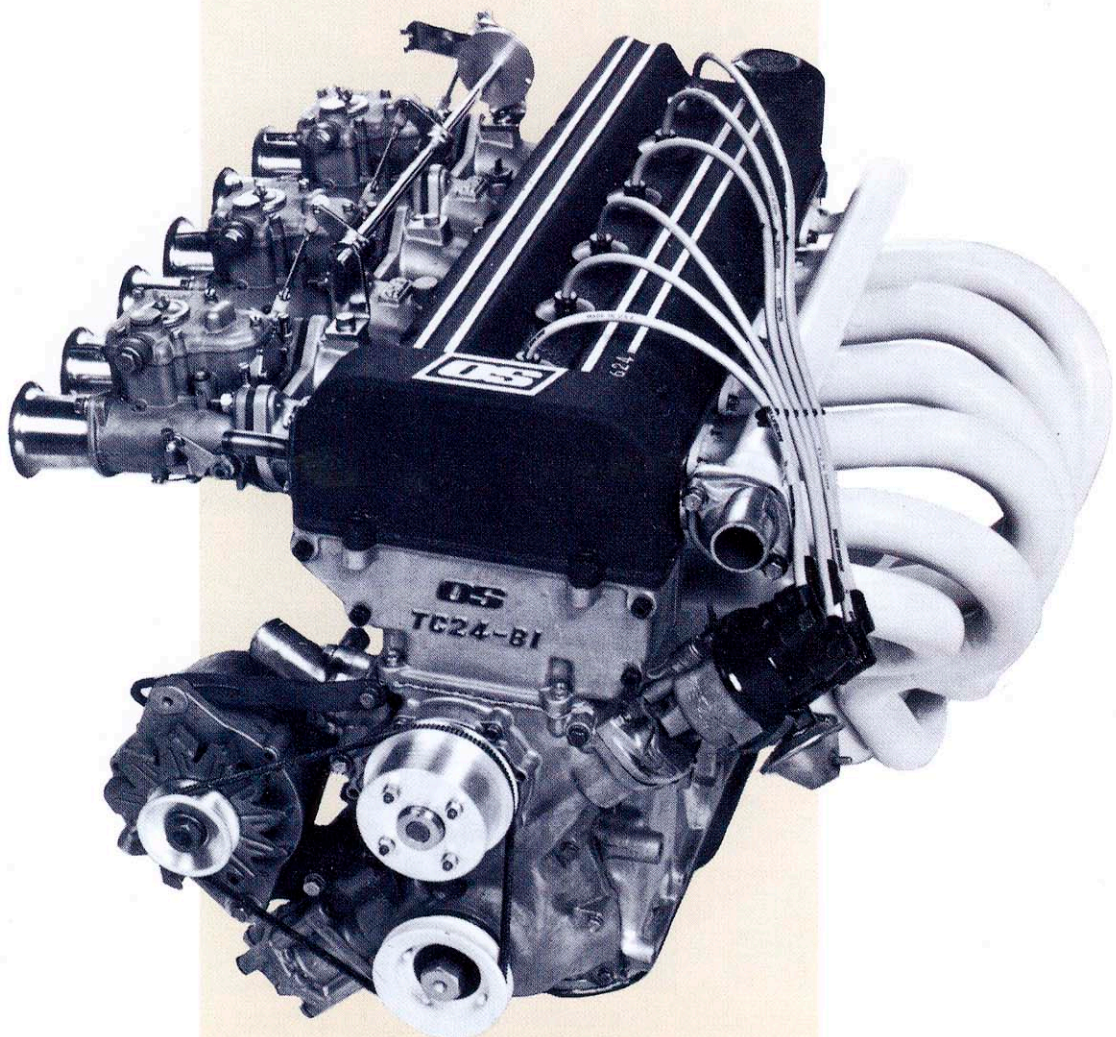
パーツNo	部 品 名	数	単 価
1	バルブカバー	1	39,600
2	ボルト M8	10	200
3	ボルト M6	10	150
4	シリンダーヘッドコンプリート	1	32,800
5	カムベアリングホルダー 1番	1	10,800
6	カムベアリングホルダー 2-5番	4	9,800
7	スタッドボルト	10	1,100
8	ナット	10	100
9	インレットカムシャフト	1	40,000
10	エキゾストカムシャフト	1	40,000
11	バルブロッカーシャフト	8	1,200
12	バルブロッカー	16	3,000
13	アジャストスクリュー	16	650
14	ナット	16	180
15	バルブロッカーサイドスプリング	8	600
16	バルブロッカーサイドシム	空	100
17	インレットバルブ	8	2,400
18	インレットバルブガイド	8	1,200
19	バルブガイドストップピン	16	150
20	バルブスプリングシート	16	700
21	バルブスプリング	16	1,100
22	バルブリテーナー	16	950
23	コッター	32	250

パーツNo	部 品 名	数	単 価
24	エキゾストバルブ	8	3,200
25	エキゾストバルブガイド	8	1,300
26	クランクシャフトスプロケット	1	4,800
27	カムスプロケット	2	6,200
28	タイミングチェーン	1	3,600
29	チェンテンショナー-A	1	1,800
30	ボルト	1	1,300
31	ボルト	1	1,300
32	Oリング	0	0
33	チェンテンショナー-B	1	1,800
34	チェンテンショナー-C	1	2,000
35	ボルト	1	900
36	チェンテンショナー-D	1	4,800
37	ボルト	1	1,300
38	チェンテンショナー-E	1	4,400
39	ボルト	2	200
40	ワッシャー	2	100
41	カムスプロケットセットプレート	2	3,900
42	ボルト	2	250
43	ワッシャー	2	200
44	ボルト	8	200
45	ワッシャー	1	150
46	オイルパイプ	1	2,500

パーツNo	部 品 名	数	単 価
47	ボルト		800
48	カムオイルパイプ	1	5,000
49	ボルト	8	700
50	スタッドボルト	8	450
51	ナット	8	200
52	インレットマニホールドバックシム	4	300
53	ベークライトインシュレーター	4	650
54	エキゾストパイプ	1	72,000
55	スタッドボルト	10	450
56	ナット	10	300
57	ワッシャー	10	100
58	エキゾストガスケット	8	750
59	Oリング		
60	Oリング		
61	ウォーターアウトレットA	1	4,800
62	ボルト	2	200
63	サーモスタット(STD)		
64	ウォーターアウトレットB(STD)		
65	ボルト	2	200
	ヘッドガスケット	1	9,000
	ピストン,ピストンピン,リング 1set	1	56,000
	キャブレター/レックス44PHH 2-番		88,000
	ヘッドオイルドレンパイプ一式	1	8,000

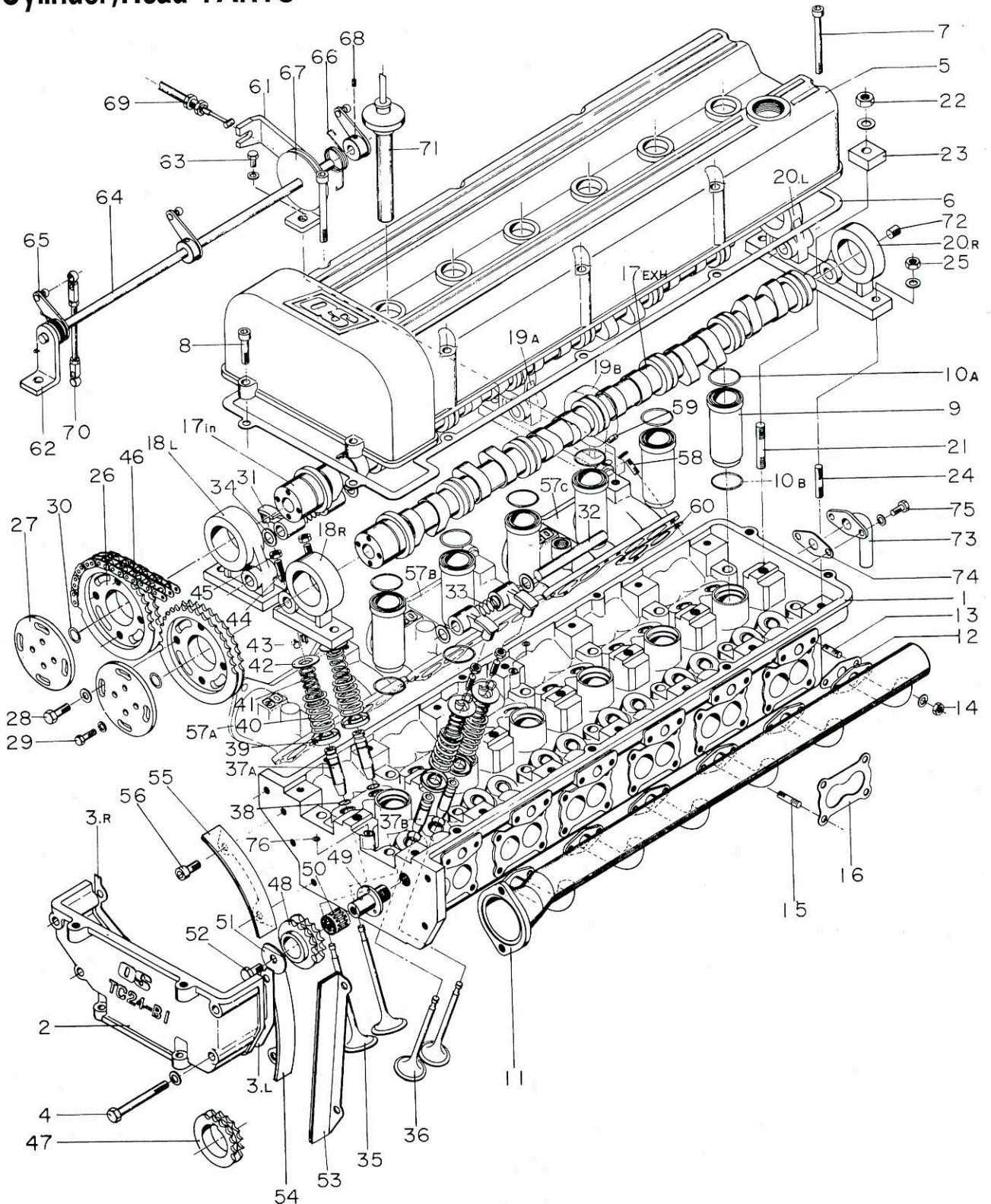
- ⑨ ● 価格等は予告なく変更することがありますのでご了承下さい。
 ● オプション部品のクレーム及び返品には応じかねます。
 ● 上記パーツを取り付けた車輛の一般公道での走行は交通法規により禁止されております。

TC24-B1エンジンは、日産L28型
6気筒シリンダーブロックをベースに、
OS技研が先に開発した、
L18改16バルブエンジンの開発ノウハウ
に、いっそう磨きをかけ、
独自の設計と技術を生かし、
新たに開発したハイメカニズムは
高回転高出力エンジンです。



OSGIKEN TC24-B1

Cylinder, Head PARTS



ENGINE SPECIFICATIONS

エンジン型式	(L28改) TC24-B1
シリンダー配置	直列6気筒
冷却方式	水冷
総排気量(cc)	2870
ボア×ストローク(mm)	87.8×79
圧縮比	11.0
最高出力 Ps/rpm	325/7400
最大トルクkg/rpm	33/6100
許容回転数 rpm	9000
カム配置	DOHC
バルブ配置	4バルブ/cyl
燃料供給方式	キャブレーター(ウェーバー48~50)

CYLINDER HEAD DATE

材料(シリンダーヘッドコンプリート)	アルミ合金
バルブ配置	DOHC
燃焼形状	ペントルーフor 多球形
バルブ INT	20°
傾斜角 EXH	20°
インテークバルブポート相対角	35°
INTバルブ径(mm)	35.2
EXHバルブ径(mm)	30.5
バルブステム径(mm)	6.6
バルブスプリング	ダブル
バルブ作用角	298°
バルブリスト	10.5
カム駆動方式	チェーン駆動
カムシャフト材料	特殊鋳鉄
カムホルダー材料	軸受用アルミ合金

※上記仕様は、改良のため予告なく変更することがあります。

■ 主な成績

TC16-MAⅡ 1980年 第2回オールスターダートトライアル(鈴鹿) 総合優勝
ドライバー/田嶋伸博 車種/PA10

TC24-B1 1982年 SCCAプロラリー(ネバダ州) 外国車参加クラス第3位
ドライバー/田嶋伸博 車種/S130

 Racing Power Unit & Parts Development
GIKEN Co., Ltd.
〒702-8001 岡山市沖元464 TEL(086)277-6609 FAX(086)277-8115

復刻版

*このカタログは、参考資料用の復刻版です。掲載されている内容及びデータは発売当時のものです。
なお、カタログ掲載の製品は、現在は市販されておられません。