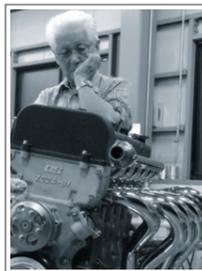


OS技研TC24-B1開発責任者岡崎正治は、「なぜ巨額を投資してまで、ツインカムエンジンの開発にこだわったのか?」と言う質問に、いつもこう答える。「売るとか売らないという話ではない、どこまで自分一人で行けるか試したかっただけ」「カムシャフトやボアアップキットなどの小物ならどこでも作れる。そうではなく、思い通りのエンジンを1基、ちゃんとできるかどうか、それに挑戦したかった」「7500rpm以下のエンジンなら4バルブ化のメリットはない。4バルブのメリットが生きてくるのは8000~10000rpmといった回転域だ」高回転でのトルク特性の改善のためには、4バルブ化が必然であったわけだ。9000~10000rpmまでスムーズに回ることで、そして耐久性があることから、ツインカム4バルブヘッドを新設計することになった。「どうせ作るからには、ひとつの究極的なツインカム4バルブにしたい」との熱い思いがあったのだ。



## OS TWINCAM 4VALVES ENGINE TC24-B1Z



### コンプリートエンジン シリンダーブロック部

### Complete Engine

L28シリンダーブロック  
TC24専用フルカウンタークランク  
TC24専用コンロッド  
TC24専用ピストン  
クランクケース補強プレート  
TC24専用アルミオイルパン

### ヘッド部

TC24-B1ツインカムヘッド  
カムギアトレイン  
インテークマニホールド  
エキゾーストマニホールド ※  
ガスケット

### コンプリートヘッド ヘッド部

### Complete Head

※注意ピストンは付属されません。(ピストンが必要な方には、OS技研でフルオーダーにて別途注文を受けさせていただきます)

TC24-B1ツインカムヘッド  
(カムギアトレインはオプション設定)  
インテークマニホールド  
エキゾーストマニホールド ※  
ガスケット

※ S30及び箱スカ用の設定はありますが  
その他の車種は特注品となります。

製造元

[www.osgiken.co.jp](http://www.osgiken.co.jp)

Racing Power Unit & Parts Development

**OSGIKEN Co., Ltd.**

株式会社オーエス技研

〒702-8001 岡山市中区沖元464

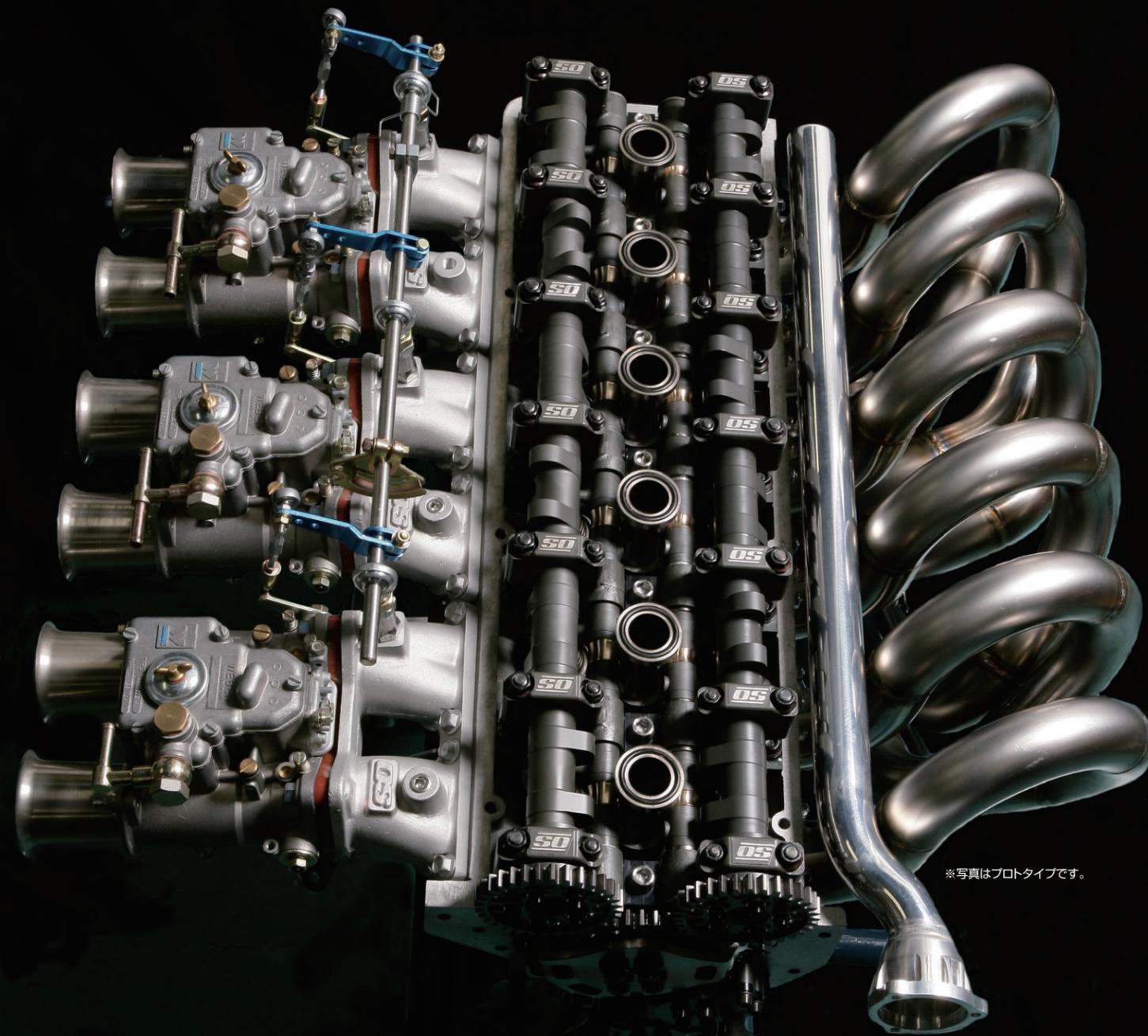
TEL (086) 277-6609 FAX (086) 277-8115

このカタログは2017年5月現在のものです。

お問合せ

●正しく安全にお使いいただくため、ご使用前に必ず「取扱説明書」をよくお読みください。

※仕様、外観等は性能向上のため予告なく変更することがありますのでご了承ください。 1705-1000T



※写真はプロトタイプです。

## OS TWINCAM 4VALVES ENGINE TC24-B1Z

限定受注生産

37年の時空を超えて  
TC24-B1が甦る。

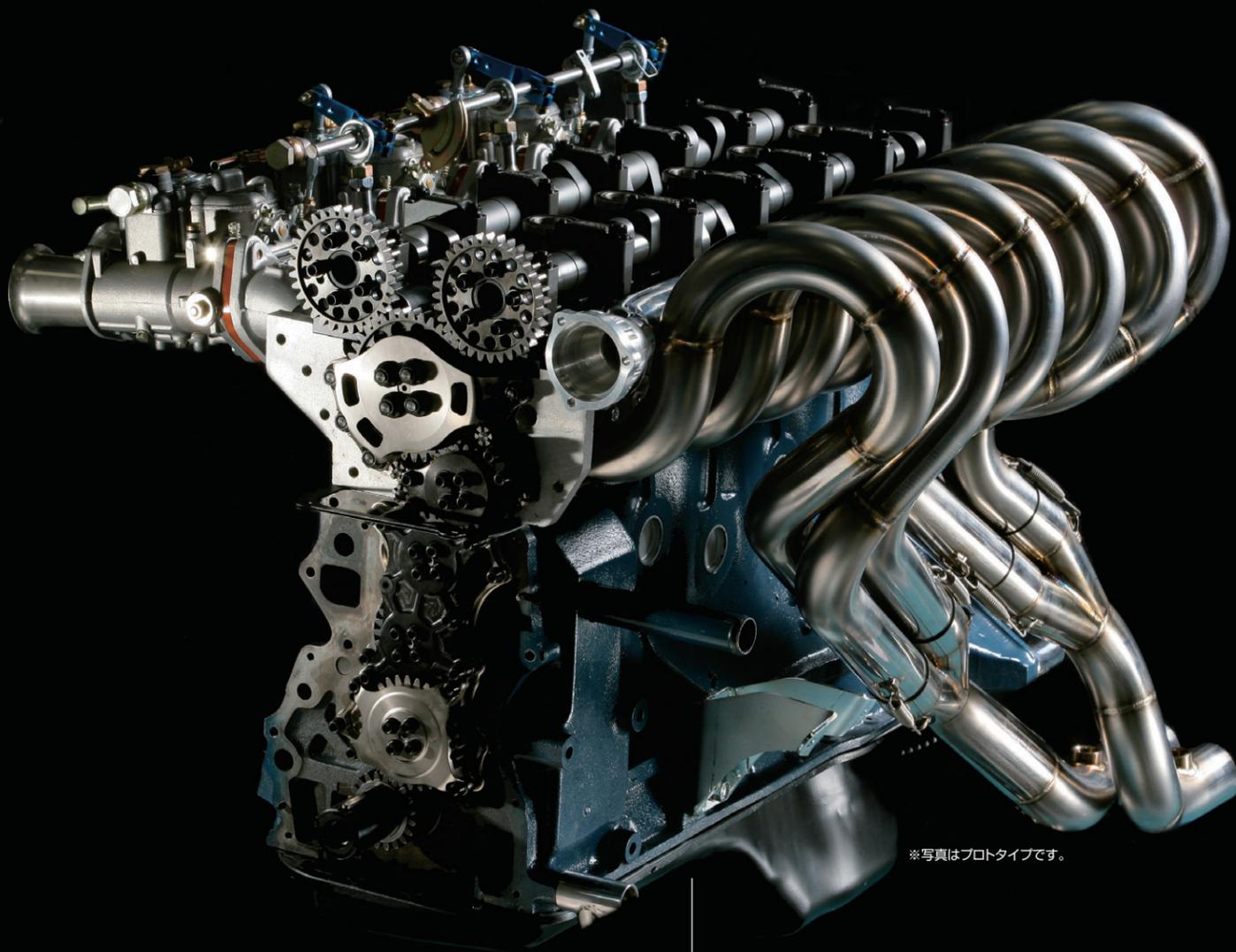


安全に関するご注意

# 伝説のTC24-B1が

魂を揺さぶるエンジン

今から30年前、一介のエンジンビルダーが完成させた、DOHC24バルブエンジン TC24-B1。当時としてはモンスター級のパワー。しかしその性能とは裏腹に、総生産台数はわずか9台。そのため“幻のエンジン”と呼ばれ、幾つもの伝説が語り継がれてきました。熱烈なる復活の聲に、OS技研の“伝説”が今ここに蘇ります。昨今のエンジンが失ってしまった、“魂を揺さぶるエンジン”の、復活です。



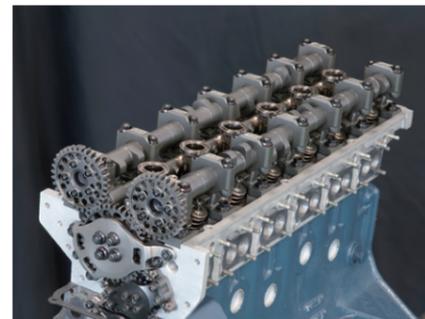
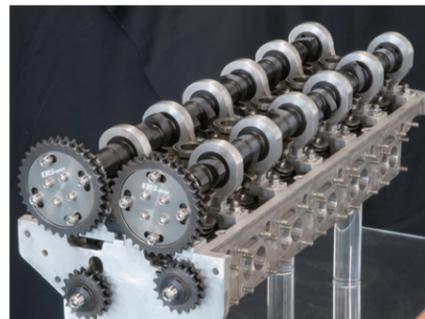
※写真はプロトタイプです。

## RESTORATION SPECIFICATION

1980 当時		2017 現在	
L28改 TC24-B1	エンジン形式	L28改 TC24-B1Z	エンジン形式
直列6気筒	シリンダー配置	直列6気筒	シリンダー配置
水冷	冷却方式	水冷	冷却方式
2870cc	総排気量	3208cc	総排気量
φ87.8×79mm	ボア&ストローク	φ89.0mm×86.0mm	ボア&ストローク
11.0	圧縮比	11.5	圧縮比
325PS / 7400rpm	最高出力	420PS / 9000rpm(参考値)	最高出力
33kgf / 6100rpm	最大トルク	40kgf / 8000rpm(参考値)	最大トルク
9000rpm	許容回転数	10000rpm	許容回転数
DOHC	カム配置	DOHC	カム配置
24バルブ	バルブ配置	24バルブ	バルブ配置
キャブレター(ウェーバー 4B-50)	燃料供給方式	キャブレターorスポーツインジェクション	燃料供給方式

# 37年の情念と技術革新で完全復活。

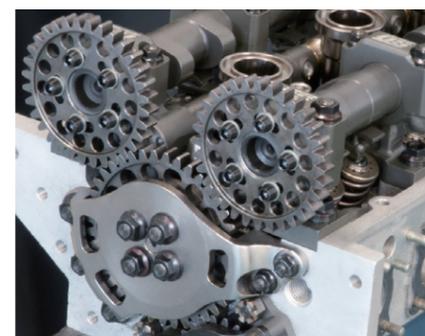
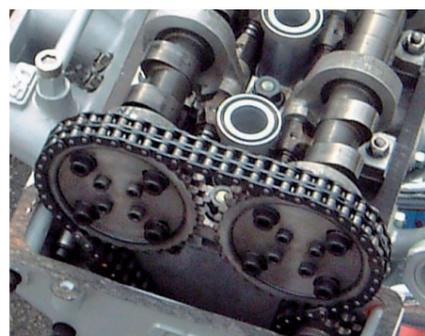
1980 当時 TC24-B1 → 2017 現在 TC24-B1Z



※写真はプロトタイプです。

## 1 カムホルダーの変更

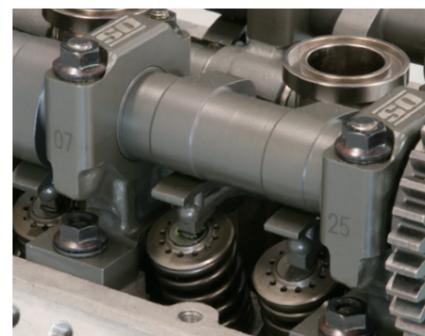
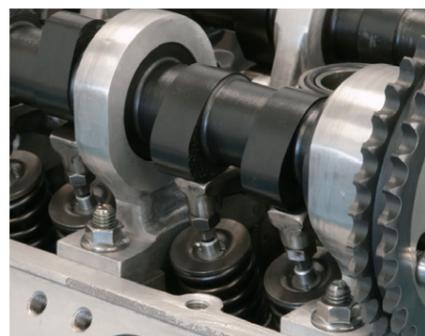
ブラケット方式からキャップ方式へ変更することにより、フリクションロスを減らし、ヘッド部をよりコンパクトに、そしてメンテナンス性を格段に向上させました。



※写真はプロトタイプです。

## 2 カム駆動方式の変更

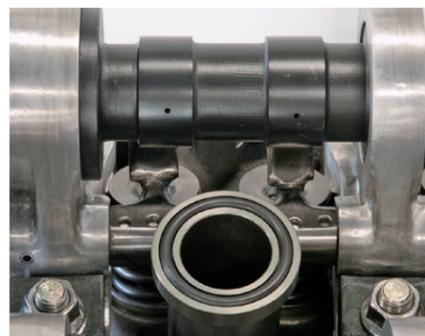
チェーン駆動からギア駆動へ変更することにより、高回転時の安定性を確保しました。(コンプリートヘッドには、オプション設定)



※写真はプロトタイプです。

## 3 バルブ調整方式の変更

ネジ式からシム式へ変更することにより、ロッカーアーム部分の貫性重量を減らし、更なる高回転を可能にしました。



※写真はプロトタイプです。

## 4 カムの潤滑方式の変更

カム内部からの潤滑方式を、ロッカーアーム内からカムとの接触部への圧送直接潤滑に変更。高回転時の潤滑にも対応しました。

### シリンダーブロックの変更

剛性 常時8000rpm以上回そうとする時にネックとなる、L型エンジンシリンダーブロック下部の剛性不足を解消するため、クランクケース補強プレートを採用。各クランクキャップをつなぐことによって、シリンダーブロックの剛性アップを実現しています。

コンプリートエンジン

Complete Engine

### TC24-B1ツインカムヘッド

チェーン駆動からギア駆動へ変更することにより、高回転時の安定性を確保しました。(カムギアトレインはオプション設定)

コンプリートヘッド

Complete Head

