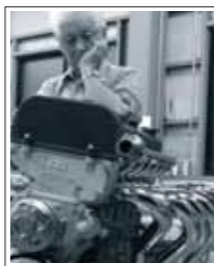


OS技研TC24-B1開発責任者 岡崎正治は、「なぜ巨額を投資してまで、ツインカムエンジンの開発にこだわったのか?」と言う質問に、いつもこう答える。「売るとか売らないという話ではない。どこまで自分一人で行けるか試したかっただけ」「カムシャフトやボアアップキットなどの小物ならどこでも作れる。そうではなく、思い通りのエンジンを1基、ちゃんとできるかどうか、それに挑戦したかった」「7500rpm以下のエンジンなら4バルブ化のメリットはない。4バルブのメリットが生きてくるのは8000~10000rpmといった回転域だ」高回転でのトルク特性の改善のためには、4バルブ化が必然であったわけだ。9000~10000rpmまでスムーズに回ること、そして耐久性があることなどから、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	<b>Complete Engine</b>
エンジン部	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
その他付属品	キャブorインジェクション用インレットマニホールド

コンプリートヘッド	<b>Complete Head</b>
ヘッド部	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
	※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)

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2012年2月現在のものです。

お問い合わせ

※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。 1202-1000T



## OS TWINCAM 4VALVES ENGINE TC24-B1Z

限定受注生産

30年の時空を超えて  
TC24-B1が甦る。



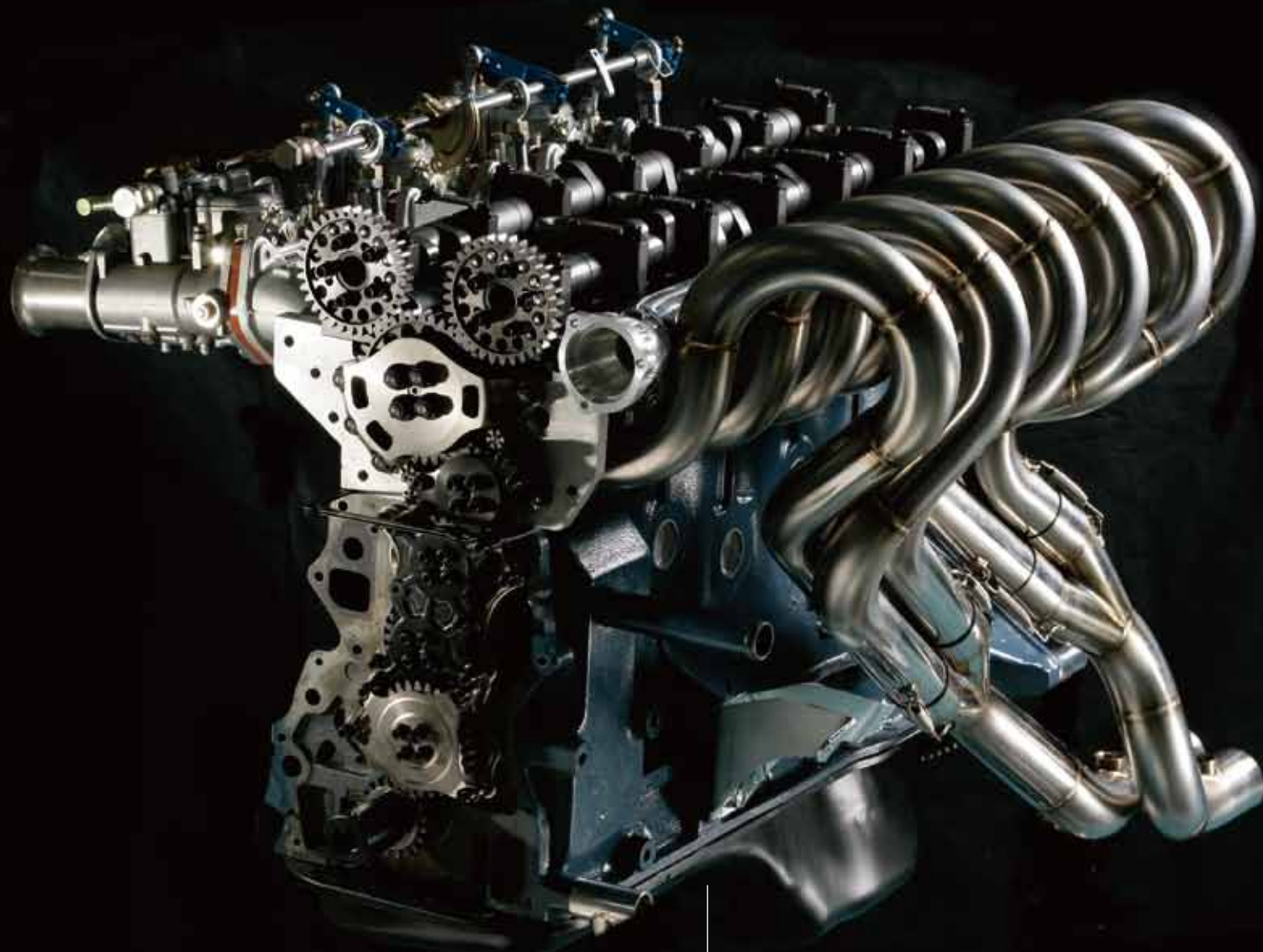
安全に関するご注意

●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。

# 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。



## RESTORATION SPECIFICATION

1980 当時	2012 現在
L28改 TC24-B1	L28改 TC24-B1Z
直列6気筒	直列6気筒
水冷	水冷
2870cc	3208cc
φ87.8×79mm	φ89.0mm×86.0mm
11.0	11.5
325PS / 7400rpm	420PS / 9000rpm
33kgf / 6100rpm	40kgf / 8000rpm
9000rpm	10000rpm
DOHC	DOHC
24バルブ	24バルブ
キャブレター(ウェーバー 48-50)	キャブレターorスポーツツイントジェクション
エンジン形式	エンジン形式
シリンダー配置	シリンダー配置
冷却方式	冷却方式
総排気量	総排気量
ボア&ストローク	ボア&ストローク
圧縮比	圧縮比
最高出力	最高出力
最大トルク	最大トルク
許容回転数	許容回転数
カム配置	カム配置
バルブ配置	バルブ配置
燃料供給方式	燃料供給方式

# 30年の情念と技術革新で完全復活。

1980 当時 TC24-B1 → 2012 現在 TC24-B1Z



## 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。



## 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)



## 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慣性重量を減らし、更なる高回転を可能にしました。



## 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。

## 燃焼室

燃焼室形状は、当時としては最先端のベントルーフ形状を継承。同形状を採用することでセンタープラグとなり、火花の伝搬効率が非常に良くなり、バルブ挟み角を狭く取ることで燃焼室の頂点を低くして圧縮比を高めています。しかしこの形式は、燃焼室内の吸入効率が良すぎるため、吸入ガスが乱流を起こしにくいという問題がありました。そこでOS技研では、スキッシュエリアを作ることによって燃焼伝搬効率を上げています。

## シリンダーブロックの変更 Complete Engine

コンプリートエンジン  
冷却 オイルジェットを採用してピストンの冷却を行うことで、常用10000rpmを目指しました。  
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。