

モバイルアースシステムの見直し

J J 1 G U W / 金子 昌義

最近は車自体からのノイズはだいぶ減少しています。それに伴い、アース強化対策をサボっておりました。

走行中のQ S Oでは特に不満は感じる事なく1年過ぎました。

そんな当局も簡易ではありますが、移動運用の設備を整える事ができました。

移動地について、ANTをタイヤベースよりUPしてモバイル内より運用を行うスタイルです。

そんな運用スタイル（エンジン掛けっぱなし）ですので少しでも、安定した電力を供給する事を目的にバッテリーからのアーシング強化を実施しました（本当は寒いからANT実験をサボって、暇だったからです）。

本題です。当方のモバイル設備はインプレッサ（5ドア）にF T 1 0 0 DM（50W）+5/8λWhip（復活Ver）です。

これは昔からラリーを行っている人々の間では行われていた手法です。ラリーではランプシステムの強化に始まり、電源系の酷使は我々、HAMの比ではありません。

240グループの某局（J R 2 ? →この表現流行り）に、当方が元ラリードライバー??である事がばれてしまいましたので、今回は最近若者の間でも流行りつつある、アーシングについてレポートを行います。



ポイントはバッテリーの「マイナス端子」より、耐熱コード（8mm）等を用いて、エンジンルーム内の「各ポイント」へ配線を実施するだけです。

対象車種により必要となる線材の長さおよび、接続ポイントは異なります。

インプレツサワゴンSTI Ver 6の場合の接続ポイントは、
（写真参照）

- ① インタークーラー前のスロットル部分、
- ② 左右のストラット、
- ③ インテークマニフォールド、
- ④ オルタネータ

に施工しました。

装着する際は、プラス端子とマイナス端子をショートさせないように気をつけて作業してください。

最悪の場合、車両火災が発生します。

装着後は、ボルトの部分にビニールテープ等を巻いて絶縁してください。

また、タイラップで追加アースラインが高温部分に接触しないように留めてください。

乱暴な言い方をするとマイナス接地の車両なのだから、バッテリーのマイナス端子から、より多くボディーに直接マイナスライン接地を行う事になります。

今回は既存のネジに対してのみ行いました。

[体感結果]

- ・ 冬場（現在2002年2月央）という事もあり、始動がよく成った。
- ・ 低速トルクがUPしたような気がする。
- ・ 雑音が減った。

★ オルタネータに対して1本接地するだけでも体感できました。

★ これは、オルタネータに対するマイナスラインが純正では、ペラペラのボディーに頼っているだけです。直接マイナスラインをオルタネータ固定しているネジに共締めすれば良いだけです（念のため、簡易実験でも細いラインを使用しては効果の期待はできませんので、なるべく太いラインでお試しあれ）。

なお、実験段階なのでこれら接続がベストとは言い切れません。