

ドイツ車の錆びへの強さは永遠ではなかった

徹底研究

「梅雨時の要注意メンテナンスポイント」

国産車と比較すると錆びに対して強いイメージのあるドイツ車。入念な防錆処理がされていることは周知の事実だが、気候の差による問題などで、実はそのパフォーマンスは本国ほどは発揮されない。

高温多湿な気候で保護WAXが流出 内部からの錆びにも対策が必要

ドイツのクルマは錆びに強い。Teroson (テロン) や WURTH (ウルト) など、世界を代表する防錆剤メーカーが存在し、早くから亜鉛メッキのプールに浸けてボディの細部まで完璧な錆対策を施したフルジクボディが採用されてきた。これは、ドイツが寒冷地であることが大きな理由である。

日本でも降雪地帯では冬場に塩分を含んだ融雪剤を散布するが、ドイツの塩撒きはハンパではない。長い冬の間大量の融雪剤が撒かれることで、並の仕様では錆びだらけになってしまうのだ。

防錆剤は主に、下回りに吹き付けて弾力のある被膜層を作り飛び石などによるキズから保護するものと、ボンネットやドア内部などの袋状になった部分に注入して内側からの錆びを防ぐWAXタイプのものがある。当然ながら、日本仕様車でも新車の時には入念な保護がされているが、問題なのはドイツと日本の気候の差。高温多湿の日本では、パネル内に注入されたWAXが溶けて流れ出てしまいがち。VWのゴルフ2など、洗車する度にテールゲートの下辺りに油污れのスジが残るという経験をしたユーザーが多かったのではないかと想像。これこそが溶け出した保護WAXなのだ。

もちろん、流れ出したWAXを再度充填することは可能だ。専門のショップに依頼すれば、専用のツールを使って袋部分に噴射する形で塗り込んでくれる。費用はだいたい3万円程度。しかし油污れの問題と、また数年で元通りという根本的な問題の解決には至らない。そこで注目したいのが、錆びの発生原理を利用して、そもそも錆びないようにしてしまおうという技術。

鉄が錆びるのは、原料である鉄鉱



【電子錆び防止装置 RUST STOPPER】
12V用 軽自動車・リッターカー用
レギュラータイプ
ヘビーデューティ
24V用 大型車用

※付属品
本体固定テープ
配線用タイラップ
固定部クリーニングクロス

問い合わせ
ツーフット株式会社
神奈川県横浜市中区長者町5-75-1
tel.045-253-7945
<http://www.to-fit.co.jp>



本体上部のインジケーターが、作動中であることを知らせてくれる。消費電流は3mA程度と非常に少ないが、万一バッテリーの電圧が12.1Vいかに低下すると自動的にストップする。

電子の力を利用した錆び止めとして10年以上の歴史ある製品。リアル旧車乗りの間ではコストパフォーマンスの高さもあって定番の人気商品として定着している。取り付けが簡単で、車体側への加工を一切必要としないのも手軽に試せるポイント。

取り付けはDIYで20分あればOK!

サンプル車両



サンプル車両は、本誌ではお馴染みのメルセデスW124。取り付け作業は非常にスムーズに行なうことができた。

余裕ある効果が魅力的なヘビーデューティを装着



そろそろ錆びの発生が気になるメルセデス初代EクラスことW124に、ラストストッパーの大型車用高機能モデル「ヘビーデューティ」を取り付けてみた。取り付けは本体の電源を取り、ボディのアースポイント2カ所を選んで配線を取り付けるだけ。基本はシンプルなので誰でもDIYで可能なくらい簡単だが、配線などをキレイに仕上げられるかがポイントとなりそうだ。



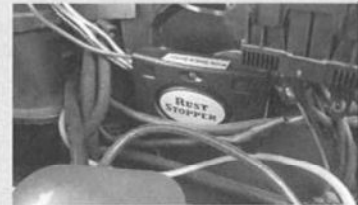
ターミナルのネジ部分に、ラストストッパーからの電源線(+=赤)に付くギボシを通して、ナットを締め直せばOK。

03
ギボシをネジ部分に取り付け



バッテリーのプラス側ターミナルを13mmのレンチで緩める。作業の安全性を高めるためには、先にマイナス側を外しておけばベスト。

02
プラス側のターミナルを緩める



エンジンルーム内の熱や水の影響を受けない場所に本体を設置する。二重隔壁のW124の場合は、バッテリールーム部分が最適か。

01
本体の設置場所を決定



ワイヤーの取り付け位置は、バッテリーからなるべく離れた場所が良い。配線は隔壁部分をクリアしてエンジンルーム内へ。

06
配線をエンジンルーム内に引き込む



防錆のためのディスチャージワイヤーを左フロントの車体通電部に接続する。ここは10mmのネジが使用されていた。

05
車体の通電部に接続



反対側のマイナス(=黒線)側も同様に配線する。こちらもナットのサイズは13mmになっている。

04
マイナス側も同様に配線



13mmの固定ボルトにしっかりと共締めで取り付け。後は本体のLEDインジケーターを確認して、点灯していれば問題なし。

09
ボルト部分に共締めで取り付け



配線はフロアカーペットの下を通してシート付近へ。フロントシートの固定ボルトを回して緩め、ここに共締めすることにした。

08
シートの固定ボルトを緩める



もう一本の長いワイヤーは、車内の床下部分などに取り付ける。スピードメーターケーブルの横にあるすき間から車内へ引き込んだ。

07
もう一本は車内側へ引き込み

石から酸素を追い出して作られているから、放っておけば空気中の酸素とくっついて元の安定した状態に戻ろうとする。鉄にとっては錆びた状態の方が当たり前だったりするのだ。その時に手助けをするのが水分で、水が電気化学反応を発生させることで鉄をイオン化させ、空気中の酸素と結合しやすくなる。だから錆びは梅雨時に発生しやすい。この結合を、電子の力で防止しようというのがラストストッパーなのだ。

この原理は実は50年以上前から利用されていて、石油コンビナートや地下パイプライン、橋ゲタなどにも似たような装置が搭載されている。確かな技術的效果が証明されている電子的な防錆装置なのである。

バッテリーの電気を使用して作動するが、消費電流は3〜12mAとクルマの時計程度。それでも万が一にもバッテリー上がりの原因とならないように、電圧をモニターして一定以下に低下した場合は自動的に電源を切る機能も備わっている。取り付けは別コーナーで詳しく紹介しているように、電源を取って車体に1〜2本の配線を繋ぐだけ。作動をモニターするLEDのインジケーターも付いている。車体側への加工を必要としないで、装着はとにかく簡単。

まだまだ防錆処理が十分ではなかった1960年代頃までの旧車ユーザーの間では、すでに定番のアイテムとして周知されているラストストッパー。そろそろ車齢が20歳を超えるGC世代のメルセデスやBMWにも、早めに備えておいて間違いはない製品と言えるのではないだろうか。